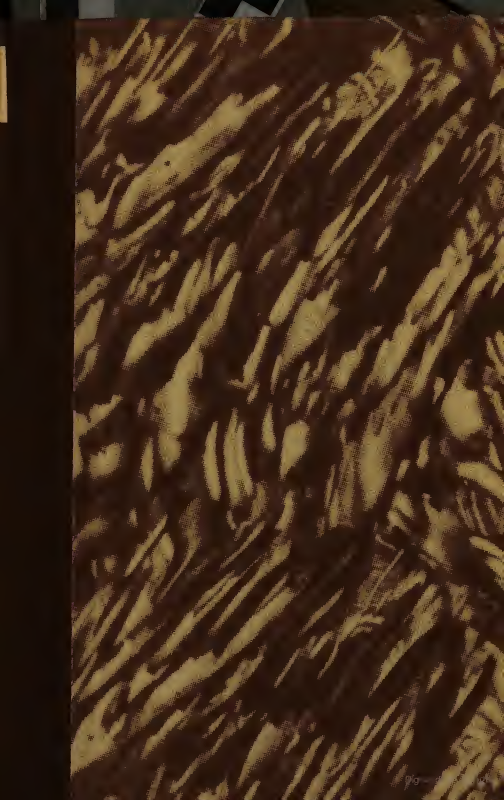


MÉMOIRE

SUR LE

PORT DE LIVERPOOL

PAR

EUGÈNE MAHON DE MONAGHAN,

[illegible] de France [illegible]

[illegible] Académie Impériale des Sciences [illegible] de Bordeaux

BORDEAUX

[illegible] G. GOUNOUILHOU,

[illegible] PUY PAULIN [illegible]

1858



LIVERPOOL.

MÉMOIRE

SUR LE

PORT DE LIVERPOOL

PAR

EUGÈNE MAHON DE MONAGHAN,
Vice-Consul de France à Cardiff.



BORDEAUX
TYPOGRAPHIE G. GOUNOUILHOU,
PLACE PUY-PAULIN, 1.

1858

Le séjour prolongé qu'a fait à Liverpool l'auteur de ce Mémoire, pour l'exercice de ses fonctions consulaires, lui a fourni l'occasion de recueillir de nombreux renseignements statistiques et commerciaux, tous authentiques et officiels. Il a mis tous ses soins à les classer méthodiquement, et après les avoir réunis en ce Mémoire, il en a fait hommage à Son Excellence Monsieur le Ministre des Affaires étrangères; celui-ci l'a communiqué à Son Excellence Monsieur le Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture et du Commerce, qui a bien voulu l'honorer de sa haute approbation, et en faire insérer de nombreux fragments dans le *Moniteur* et dans les *Annales du Commerce extérieur*.

Subséquemment, et le 14 septembre 1855, l'auteur a adressé ce même Mémoire à l'Académie Impé-

riale de Bordeaux, pour payer à cette Compagnie le tribut que lui imposait le titre de son membre correspondant, et dans la pensée que cet ouvrage pourrait être utile dans cette cité où l'on s'occupait alors de projets de docks.

Sur un Rapport conçu en termes trop flatteurs pour être reproduits ici, l'Académie décida d'abord que ce Mémoire serait imprimé en entier dans ses *Actes;* ensuite qu'il serait tenu en réserve pour concourir aux récompenses que donne annuellement la Compagnie à ceux de ses correspondants qui lui adressent les ouvrages les plus remarquables; enfin, et à l'époque du concours, l'Académie lui décerna une mention honorable.

Par des causes inutiles à énoncer ici, mais aussi étrangères à l'auteur que contraires à ses désirs, l'impression du Mémoire de 1855 a lieu aujourd'hui seulement. L'ouvrage y perd sans doute de ce qu'il pouvait avoir de mérite d'actualité; mais sa publication, bien que tardive, n'en conserve pas moins toute son utilité propre.

Juin 1858.

MÉMOIRE

SUR LE

PORT DE LIVERPOOL

Histoire, Administration, Statistique générale, Établissements publics et particuliers, Docks, Navigation, Droits divers, Commerce.

PRÉAMBULE.

Si la gloire des armes est le principe fondamental de la puissance d'une nation ; si les arts, les sciences, la littérature, aident à ses développements intellectuels et moraux, le commerce est la source obscure mais féconde de sa richesse. Quoiqu'il réponde moins à leurs aspirations naturelles, il est cependant pour les citoyens comme un dérivatif utile de cette activité qui finirait par s'épuiser sans fruit à des luttes incessantes, ou qui s'amollirait insensiblement dans les calmes douceurs de l'étude. En même temps qu'il sert de ciment à tout édifice social, le commerce est l'aliment réparateur des forces que dissipe un peuple au milieu de ses tourmentes, de ses tentatives, et dans les crises qui mar-

quent infailliblement les diverses périodes de son existence.

L'industrie a son génie propre, elle a sa passion, elle crée; mais le commerce est indispensable à l'écoulement de ses produits : il représente, si je puis m'exprimer ainsi, le trait d'union entre elle et des besoins multiples; il est l'agent audacieux, intelligent, actif, qui sonde d'un œil vigilant tous les horizons, qui comprend, qui devine les nécessités de chaque peuple, et y pourvoit au plus grand avantage de tous et de lui-même.

C'est ainsi qu'il rapproche les gouvernements et les individus; c'est ainsi qu'en créant une communauté d'intérêts, il établit, entre les diverses familles de la race humaine, ces affinités de goût, ces besoins que son génie est de satisfaire; c'est ainsi enfin qu'il unit les nations peut-être autant que les sciences, les arts, les littératures, et assurément beaucoup plus que les conquêtes.

En reconnaissant qu'un État purement industrieux et commerçant soit privé de plusieurs des conditions indispensables à sa durée, on doit aussi admettre avec non moins de raison que, sans le commerce, un pays ne saurait atteindre à une réelle apogée de grandeur, de civilisation, ni être sérieusement assis sur de fortes bases.

Considérée à ce point de vue, l'histoire des grandes cités, qui par leur activité à la fois pacifique et productive, exercent une influence si incontestable, si directe sur les destinées d'un empire, ne peut donc être

dénuée d'intérêt ni d'utilité. Dominé par cette pensée, j'ai tenté de circonscrire, dans le cadre étroit d'un Mémoire, le tableau de la vie politique, civile, administrative du grand port de Liverpool. J'ai indiqué aussi sommairement que possible les développements de son commerce, de sa navigation, ses ressources, ses forces vitales, et les éléments de sa prospérité soudaine.

Mon travail est par-dessus tout statistique. En m'efforçant, autant par des chiffres que par le récit des faits, de mettre en relief la colossale importance que cette ville s'est acquise, il m'a semblé que, quelque imparfaite que puisse être cette étude, il serait peut-être possible aux hommes pratiques aussi bien qu'à ceux qui se préoccupent au point de vue théorique des grandes questions commerciales, d'y puiser quelques renseignements profitables.

CHAPITRE Ier.

Histoire.

La ville de Liverpool, dans le comté palatin de Lancastre, est située à 53° 24′ 39″ de latitude nord, et 2° 59′ 30″ Ouest de Greenwich. La ville s'étend sur la rive Est de la rivière Mersey. Sa longueur, du nord au sud, est de 4,420 yards anglais [1]; sa plus grande largeur, de 2,300 yards; sa circonférence, de 10,600 yards, soit 6 milles 100 yards (près de 9 kilomètres), et sa superficie totale de 2,160 acres [2].

La température moyenne y varie de 41° à 61° (Farenheit).

L'étymologie du mot *Liverpool* a été longtemps le sujet de contestations entre les divers historiens, et aucun d'eux, assure-t-on, n'est arrivé jusqu'ici à une conclusion satisfaisante. Le plus grand nombre pourtant est d'avis que la ville a emprunté la première syllabe de son nom à une espèce d'oiseau aquatique, autrefois connu sous le nom de *liver* ou *lever*, et qu'on suppose avoir originellement habité cette plage. D'autres affirment que *liver* vient d'une plante marine ainsi appelée, qui croissait en abondance dans les interstices des rocs qui bordent l'entrée ouest du fleuve. D'autres encore émettent l'opinion que cette syllabe a été conservée d'une famille *Lever*, de très-ancienne date

[1] Le yard anglais a 912 millimètres français.
[2] L'acre anglaise est de 43,560 pieds carrés (anglais).

dans le comté. Enfin, il y en a qui affirment qu'elle dérive, par corruption, de *lower* (bas).

Entre ces diverses versions, je dois dire que la première a prévalu, peut-être à cause de son caractère poétique. Les peuples ont une tendance à adopter les idées qui revêtent une forme abstraite et mystérieuse. Souvent, il faut le reconnaître, cette forme satisfait moins la raison, mais elle plaît mieux à l'esprit. Toujours est-il que le fabuleux oiseau (espèce de flamand) figure dans les armes de la ville. Par une ingénieuse pensée, on l'a représenté droit et fier, comme s'il avait le sentiment de son avenir, tenant au bec un rameau de paix et d'espérance.

Quant à la seconde partie du nom *(pool)*, elle n'a rencontré aucun contradicteur et signifie *étang*.

Il n'est pas sans intérêt de rappeler quelques-uns des différents noms par lesquels la ville fut désignée avant que celui qu'elle porte aujourd'hui eût définitivement prévalu. On l'appela successivement *Lytherpool, Lyrpool* (qui veut dire *eau basse*), *Lerpoole, Livrepool, Liverpull, Lyverpool, Leverpool* et *Lowerpool*.

Comme toutes les villes florissantes, Liverpool a eu beaucoup d'historiens. Parmi les plus remarquables, sans citer une foule d'auteurs de *Guides* à l'usage des étrangers, je me contenterai de rappeler ici Gregson, Enfield, Smithers, Herdman et Baynes. Ce dernier s'est élevé au-dessus de tous ses devanciers par la récente publication en deux volumes de l'histoire très-complète, très-intéressante, de la ville qui fait l'objet de mon travail.

C'est un fait singulier que cette ville si florissante dans le présent, si riche d'avenir, n'éveille aucun écho, aucun souvenir dans le passé. Elle est née soudainement à la civilisation, à la richesse, sans s'étayer des choses d'un autre temps. Le livre de ses annales n'a guère que des pages blanches. On n'y voit point consignée, en caractères sanglants, la mémoire de ces crises, de ces déchirements qui, marquant profondément leur empreinte dans les vieilles cités, leur communiquent un cachet imposant de sévérité et de grandeur.

Ne croirait-on pas qu'au lieu de laisser ainsi s'évaporer ses forces dans des luttes, elle s'est complue à les concentrer pour les donner toutes à une activité tardive mais fructueuse?

Elle est bien la ville de son siècle!... Elle représente le triomphe absolu de l'action sur la pensée; c'est le positivisme agité, mais froid; c'est l'utile dans toute sa sécheresse; c'est la vie enfin éclairée par l'éclat de l'or, mais que ne réchauffe aucun rayon de poésie.

Je vais esquisser les particularités qui constituent toute son histoire.

Nulle part il n'est mentionné que Liverpool existât en 1080, quand le Survey-book fut fait pour le comté. Cependant, il y est parlé d'Esmédune ou Smédune, lieu qu'on suppose avoir été sur l'emplacement où la ville a été bâtie, comme d'une pièce de terre d'une valeur de 32 pence (3 fr. 35 c. de notre monnaie).

C'est un curieux rapprochement à établir que celui de cette lande inculte, marécageuse, déserte, avec l'im-

mense ville animée, palpitante, où roule comme un Pactole un fleuve majestueux et superbe. Et si l'on songe en même temps à ce que l'industrie humaine a donné de valeur aux 32 pence de l'estimation primitive, on ne peut s'empêcher d'être saisi d'étonnement et d'admiration en présence de cette fécondation par le travail. En effet, quelle image de ce que peut l'activité commerciale! Grâce à elle, parfois la somme la plus minime, garantie par la volonté, fructifiée par l'intelligence, se multiplie en fabuleuses richesses.

La ville reçut son nom vers 1089, époque à laquelle toutes les terres s'étendant de la Mersey à la Ribble, y compris le lieu où la ville est bâtie, appartenaient à Roger de Poictiers, qui fut peu après banni du royaume à cause de sa participation à un complot contre le roi. Les fiefs et possessions de ce seigneur se trouvèrent ainsi confisqués au profit de la couronne.

Pendant un certain laps de temps, Liverpool resta en la possession de la royauté et des ducs de Lancastre; mais après plusieurs changements, la plus grande partie de la ville passa dans les mains de la corporation. On assure que les premiers habitants vinrent de Smethom et Toxteth [1], alors que ces places étaient des siéges de chasse à l'usage des rois.

Dans les premiers siècles, la Mersey s'appelait Belisama [2]. En 1076, suivant quelques historiens, en 1089, selon d'autres, Roger de Poictiers fit ériger, sur

[1] Aux environs de la ville.
[2] Smithers.



la rive droite, le château complétement disparu aujourd'hui, et à la place duquel s'élève une église dédiée à Saint-Georges. Ce château était un bâtiment carré, flanqué de quatre grosses tours rondes qui se reliaient ensemble par les murailles d'enceinte, et entouré d'un fossé large et profond. Sa position était excellente, car il commandait l'étang et le fleuve. Du fossé à la rivière s'étendait un chemin couvert, par lequel, à la marée basse, on introduisait dans la place les hommes et les approvisionnements. L'entrée, protégée par un pont-levis, était à la tour du nord-est. Vers la vingtième année du règne de Henry VI, une nouvelle tour fut bâtie sur le côté sud du château. On employa à cette construction des pierres extraites des carrières de Toxteth-Park, du bois provenant de Proxtexth et Simonswood, et de la chaux tirée de l'île de Man. Le prix de ces travaux s'éleva à 46 liv. 13 sch. 10 $^1/_2$ d. De cette somme, le maire et les bourgeois payèrent une moitié comme redevance. Les fondations du château existent encore, et la face circulaire de la tour du sud-ouest était visible en 1768, quand l'*Improvement act* de Georges III fut publié. Une étendue considérable de l'angle nord-est fut pareillement découverte en creusant le sol pour établir les assises d'un édifice en 1828, et la tour du nord-ouest fut constatée vers cette même époque.

C'était l'usage dans les premiers temps de payer les ouvriers par des concessions de terrains au lieu d'argent, le numéraire étant alors fort rare et les terres à défricher très-communes. Tout donne à penser que le

château de Liverpool fut érigé de cette manière. Le gouvernement de cette place fut donné par Roger de Poictiers à Vivian de Molyneux.

La première charte fut, dit-on, octroyée à Liverpool, en 1129, par Henry I. Toutefois, les historiens varient sur ce point. Selon plusieurs d'entre eux, ce fut seulement Henry II qui, en 1173, lorsqu'il embarquait ses troupes pour l'Irlande, fut frappé des avantages qu'offrait la ville comme port de mer, et lui accorda la première charte. Au surplus, il est difficile de se prononcer catégoriquement sur cette question, car aucune des deux chartes n'existe aujourd'hui; la plus ancienne qu'on ait conservée est celle du roi Jean, donnée en 1207, et adressée à : *All who may be willing to have Burgages at the town of Lyrpul.* Les termes sont : *We grant to all our faithful subjects, who are in the occupation of Burgage tenures at Lyrpul, all the liberties and free customs in the town of Lyrpul, which any other free borough upon the sea has in our territories. At Winchester, 28 th.* August [1].

La conquête de l'Irlande, en 1172, ouvrit la navigation entre les deux pays, et devint la source première du commerce de Liverpool; quoique pendant longtemps ses progrès eussent été insensibles, il n'en est pas moins utile de faire remarquer que cet événement devint le point de départ de l'immense prospérité que mon travail a pour objet de constater.

[1] Le sceau d'argent de la corporation fut aussi garanti par le roi Jean; il représente un oiseau tenant une branche d'olivier avec les mots : *This common seal, the gift of King John to the ville de Lyrpul.*

En 1227, Henry III, moyennant une redevance de 10 marcs, après avoir confirmé les garanties de la première charte, constitua Liverpool en bourg libre à perpétuité. De plus, il lui conféra plusieurs privilèges et franchises qui contribuèrent au développement de son commerce. Ce fut là un nouveau pas de cette cité dans la route de la fortune.

Une tour, située originairement dans la vallée où est bâtie aujourd'hui Water-Street, et faisant face à la rivière, a été construite, suppose-t-on, vers 1252 par un descendant d'Edmond, comte de Lancastre. Sir Thomas de Lathom en devint le possesseur en 1360, et dans cette même année il la donna, ainsi que Knowsley et Lathom, à sir John Stanley, de la famille des Stanley [1] de Hooton, dans le comté de Chester, à l'occasion de son mariage avec Isabelle de Lathom, sa fille et héritière.

En 1228, Adam de Molyneux était conservateur pour le roi du parc de Toxteth, appartenant à la couronne. Ce parc, situé au sud-est de Liverpool, fut en 1327 évalué à 7 liv. 9 sch. 4 d. Loué à la famille Molyneux en 1346, on constata qu'il mesurait 5 milles de circonférence.

Les chartes de la ville furent confirmées et les privilèges augmentés par Édouard III, Richard III et Henry IV. Le bourg exerça pour la première fois son droit d'élire pour le parlement, en 1295, sous Édouard I; mais jusqu'au règne d'Édouard VI, il n'usa plus de ce

[1] Ancêtres du comte de Sefton, actuellement membre de la chambre des Lords.

privilége. Les membres du parlement, après l'année 1309, reçurent pour leurs services une paie de 2 sch. par jour, et furent défrayés de toutes dépenses.

Jusqu'au XIVe siècle, Liverpool ne contribua guère à accroître les forces navales du pays; car il est établi qu'en 1338, dans une flotte de 700 vaisseaux montée par 14,151 hommes que possédait l'Angleterre, la ville ne comptait qu'un petit navire conduit par 6 matelots.

Les premières rues furent bâties sous les règnes d'Édouard II et d'Édouard III; elles furent d'abord au nombre de cinq.

En 1351, John Baret reçut un traitement de 6 liv. 13 sch. 4 d. en sa qualité de constable du château.

Le titre de maire de Liverpool se rencontre pour la première fois dans une lettre du roi Édouard III, portant la date du 19 mai 1356, laquelle autorise Richard Aynesayh (*Mayor of the town of Liverpool*) à acquérir, au prix de 100 liv., une terre appartenant au duc de Lancastre, et à assigner ladite terre pour exécuter le service divin chaque jour pour le repos de l'âme des fidèles décédés, dans la chapelle de la sainte Vierge Marie et celle de saint Nicolas, à Liverpool.

Durant l'année 1361, Liverpool fut ravagé par une peste. La distance de Walton, église paroissiale, étant fort grande, les habitants obtinrent la permission de l'évêque de Litchfield, dans le diocèse duquel la ville était alors, d'enterrer dans la vieille cour de l'église et dans un cimetière situé hors de la ville. Un sentier conduisant à ce cimetière reçut à l'occasion le nom de *Sickman's Lane*. Il me semble que l'appellation de

Death'slane eût été plus exacte, à moins que, par un sous-entendu, on ait voulu dire que tout homme malade de la peste pouvait considérer ce chemin comme celui qu'il était destiné à suivre.

En 1398, Thomas Holland, comte de Kent et duc de Surrey, reçut le titre de constable du château, et dans la dix-neuvième année du règne de Henry VI, sir Richard Molyneux en fut nommé gouverneur. Cinq ans après, cette charge lui était confirmée pour la vie avec transmission à sa famille.

Il ne paraît point que vers cette époque les marchands de Liverpool se montrassent extrêmement scrupuleux en ce qui touchait l'observation du droit de chacun; car je trouve dans les documents que plusieurs d'entre eux furent cités en justice et condamnés à payer une amende de 66 sch. 6 d. pour ventes à faux poids.

Il est également relaté que cet argent leur fut rendu plus tard, saus qu'il soit fait mention du motif de la restitution.

En 1404, durant son gouvernement d'Irlande, sir John Stanley [1] sollicita et obtint du roi Henry VI la permission de fortifier sa maison d'une ligne de pierres. Or, cette maison, où sa famille tenait résidence, n'était autre que la tour de *Water-Street* dont j'ai parlé précédemment.

Le voisinage du château où habitaient les Molyneux amena des complications. Le rapprochement était trop

[1] Ancêtre des comtes de Derby.

grand entre ces deux familles, qui avaient chacune des prétentions à la suprématie. C'est trop de deux seigneurs dans un village. Aussi, vers le commencement de l'année 1424, une dispute éclata. On en vint bientôt aux mains : une véritable bataille rangée eut lieu. Sir Richard Molyneux commandait ses partisans et vassaux, tandis que sir Thomas Stanley marchait à la tête des siens. Il ne paraît point toutefois, à part le sang des manants qui fut répandu, que le différend eut des suites fâcheuses. Il est relaté dans un vieux manuscrit [1] qu'il se termina par une intervention du chancelier du roi et des justiciers de paix du comté.

Vu la position des seigneurs en querelle, les magistrats en référèrent à Henry VI; celui-ci mit un terme à ces troubles par l'acte suivant :

Henry King of England and France, Duke of Ireland, to his chancellor, of the county Palatine of Lancaster, sends the following mandamus. We command, etc., that Thomas son of John Stanley, soldier, now residing in my castle of Cliderhow, shall withdraw himself as far as the castle of Kenilworth; and that Richard Molyneux, soldier, residing at the Castle of Lancaster, shall withdraw himself as far as the Castle of Windsor. — Given at Westminster, the third year of my reighn, anno 1424.

Cette manière de séparer les rivaux fit tout rentrer dans l'ordre. Il ne paraît pas que la rancune de ces seigneurs ait persisté dans l'exil; car je lis dans un

[1] *Dodsworth's*, manuscrit, vol. LXXXVII, p. 39.

manuscrit du temps, que, quatorze ans plus tard, en 1438, ils affermèrent ensemble les produits du parc de Toxteth, qui jusque-là avait été loué à la famille Molyneux.

Voici la traduction du document où ce fait est relaté : « Dans la seizième année du règne de Henry VI, le » Roi loua à ferme, à sir Richard Molyneux et à sir » Thomas Stanley, l'herbage et la glandée de son parc » de Toxteth, dans le comté de Lancastre, avec le miel » et la cire des abeilles essaimant parmi les chênes du » susdit parc, et la bruyère qui y croît, pour tenir pendant vingt ans, moyennant une rente de 6 liv. 13 sch. » 4 d. »

Sous le règne d'Édourd IV, Liverpool vint en la possession du duc de Gloster, plus tard Richard III.

Un vieil auteur du temps de Henry VIII décrit ainsi la ville. Je n'ai pas besoin de faire observer que je conserve à cette citation son ancienne orthographe. Il la représente : *As a paved towne, hath but a chapel. Walton a IIII miles of, nat far from the se is paroche chirch. The king hath a Castelet there and the erle of Darbe hath a stone house there. Irich marchauntes cum much thither as to a good haven, after that mersey wather cumming toward Rumcorne, in Cheshire, liseth among the commune peo-ple, the name and is Lyrpole, At Lyrpole is smule custume payid that causith marchauntes to resorte Good merchandis at Lyrpole, and mochy rich yarn that Manchester mers do buy ther* [1].

[1] Leland-Itinéraire.

Le vieux hâvre, détruit par un ouragan, fut réédifié sur de nouveaux plans, en vertu d'une ordonnance du maire, arrêtée en conseil et portant la date de 1561. On trouve dans les *Elder-Precedences*, qui existaient avant le recueil régulier des actes de la corporation *(corporation records)*, que la ville était alors administrée par un maire, des baillis et douze bourgeois. Le conseil exerçait ses droits, en réglant le prix des denrées, le montant des taxes, amendes, etc... Par exemple, il décréta que l'ale et la bière seraient vendues à raison de un penny par quarter; que, durant les temps de disette, ce breuvage serait brassé d'une force modérée, à raison du haut prix du grain. Par suite de ses décisions, les oranges venues de France étaient débitées au prix de cent vingt pour 1 sch., les oies à 8 p. chaque, et les coqs-de-bruyères à 2 d. la pièce, etc.

Dans ces *Elder-Precedences*, qui, ainsi que le dit leur nom : *anciennes préséances*, réglaient les droits de chacun, je vois qu'il fut décidé « qu'un prêtre di- » rait messe entre cinq et six heures chaque matin, afin » que les journaliers pussent y assister avant de se ren- » dre au travail; que les conseillers, baillis, etc., se ren- » draient chez le maire lorsque celui-ci les commande- » rait pour les affaires de l'église ou de la ville, armés de » leurs hallebardes et dans leurs meilleures robes, etc.; » que les enceintes ou limites de la ville seraient parcou- » rues une fois l'an; que les apprentis ne joueraient point » aux cartes ni au disque; que la cloche du couvre-feu » sonnerait à huit heures le soir; que tous les habitants » se joindraient aux Maire, Baillis et Aldermen dans les » processions publiques qui se feraient autour de la ville

» à l'occasion de la Saint-Jean; que les garçons, appren» tis ou domestiques, ne devaient pas sortir après neuf » heures sans des motifs légitimes; que les jeux de boule » étaient déclarés immoraux et supprimés; qu'il en était » de même des maisons de jeu; qu'on ne devait point » porter de bâtons dans les rues; que les tapageurs, les » femmes criardes et querelleuses, seraient mis à l'a» mende et en prison; que si les uns et les autres tom» baient en récidive et qu'on les jugeât incurables, on les » jetterait à l'eau; que tout homme ayant épousé deux » femmes [1] quitterait la ville emmenant sa seconde fem» me avec lui; qu'enfin, en ce qui concernait les misé» rables vagabonds considérés comme rôdeurs, ordre » était donné de les mettre au pilori de *High-Cross*. »

Il m'a semblé curieux de rappeler ces coutumes d'un autre âge, cette espèce de code sommaire d'une société naissante : mélange de raison, de rigorisme et de brutalité. On y retrouve tout entier le caractère du peuple anglais; et si l'on se prend à réfléchir sur ces lois primitives, on y verra que le temps a pu les adoucir, les modifier, les développer, mais qu'il ne les a point changées. L'esprit d'un peuple se manifeste dès ses premiers pas; sans doute la civilisation l'éclaire; les transformations sociales l'émeuvent, l'agitent; pourtant rien ne l'altère, et il reste éternellement ce que Dieu l'a créé.

Liverpool, qui avait atteint un certain degré de prospérité, grâce à ses relations suivies avec l'Irlande, reçut un rude coup à l'établissement de la Réforme, et

[1] Ceci est pris dans le sens de bigamie.

déclina jusqu'au temps d'Élisabeth. Une nouvelle peste vint en 1540 ajouter à ses désastres en décimant sa population. Cette maladie n'était que le précurseur d'une autre plus terrible encore. A peine les habitants commençaient-ils à se remettre, qu'en avril 1551 éclata une épidémie d'un caractère contagieux qu'on appela *sweating-sickness* (maladie de sueur), espèce de suette forte, cruelle, implacable comme toutes les affections à leur état primitif. Elle étendit ses ravages jusqu'aux extrémités du royaume et fit d'innombrables victimes.

Une telle calamité compléta la ruine de la malheureuse ville; aussi, en 1571, les bourgeois adressèrent-ils une pétition à la reine Élisabeth, pour la prier de les assister d'un subside, sans lequel ils se déclaraient incapables de se soutenir. Dans cette supplique, ils qualifiaient leur ville de *Her Majesty's poor decayed town* (la pauvre ville déchue de Sa Majesté).

A vrai dire, cette cité si active, si peuplée, si opulente, qui reçoit aujourd'hui 22,000 navires par année, n'était alors qu'un petit endroit comptant 138 maisons et moins de 700 habitants. Le nombre des navires attachés à son port s'élevait seulement à 12, d'une jauge totale de 223 tonneaux, et montés par 75 hommes. Du moment que l'on procède par comparaison, on est saisi de surprise en présence d'une métamorphose opérée en quelque sorte sous les yeux des contemporains. Une maison dans *Castle-Street*, la principale artère de la ville actuelle, était louée au XVIe siècle 4 sch. par an; l'on offrait 10 liv. sterl. pour l'achat de deux autres. Il est nécessaire d'ajouter qu'en ce temps-là le blé se vendait

1 sch. le boisseau, qu'un mouton gras coûtait 2 sch. 10 p., et que 4 p. étaient considérés comme un bon prix pour une journée d'ouvrier.

On conserve le souvenir d'une fête donnée par Thomas Bavande, maire de Liverpool, en vue de consacrer l'anniversaire de la naissance de la reine Élisabeth. A cette occasion, Bavande fit preuve d'une prodigalité princière, en servant à profusion aux bourgeois le vin et le sucre, produits alors fort rares et d'un prix excessivement élevé.

Peu de temps après sa période d'épreuves, la ville se releva d'une manière sensible; un historien s'exprime ainsi sur son compte :

« La Mersey, élargissant et rétrécissant alternative» ment son cours depuis Wawington, tombe dans l'o» céan : elle est très-favorable pour le commerce; elle » passe devant *Litherpole*, communément appelée *Lir» pole*, d'une eau qui s'étend pareille à un étang. Sui» vant l'opinion générale, elle est le passage le plus » convenable et le plus fréquenté pour l'Irlande. C'est » une ville plus fameuse pour sa beauté et sa population » que par ses antiquités [1]. »

Sous le règne de Charles Ier, les bourgeois de Liverpool furent réunis en corporation. En 1626, une charte les confirma sous la désignation de *Maire*, *Baillis* et *Bourgeois*. Lord Stanley fut le premier Maire sous cette charte.

Lorsque la guerre civile éclata dans le royaume, Liverpool s'y montra favorable; aussi devint-elle une

[1] Camden.

place soumise à la rébelliou; les troupes du parlement, commandées par un certain colonel Moore, député du bourg, l'occupèrent. Bientôt cependant, en juin 1644, les forces royales vinrent mettre le siége devant ses murs. Un seigneur qui jouait alors un grand rôle, en servant la cause du roi, dont il était le neveu, le prince Rupert, marchait à leur tête et les fit camper non loin des portes. On raconte que ce seigneur dit avec un air de profond dédain, en parlant de Liverpool : *C'est un nid de corbeaux qu'une bande d'enfants suffirait pour prendre;* propos qui offensa extrêmement les citoyens, et qu'ils n'ont pas encore oublié aujourd'hui. Leur courage s'en accrut; ils résolurent de donner un démenti à l'opinion de Rupert.

La possession du château et de la tour paraissait de majeure importance aux assaillants; rien ne fut négligé par eux pour s'en rendre maîtres. De la colline où il campait avec les siens *(Beacon hill),* le prince envoyait chaque jour des détachements qui ouvraient des tranchées et érigeaieut des batteries. Mais la ville, protégée par une haute muraille de terre, par un fossé large et profond, soutint vaillamment tous les chocs. Du reste, des canons empêchaient les soldats royaux de passer l'étang, qui, du côté du sud, ajoutait un rempart naturel aux autres moyens de défense. Chaque porte de la ville avait également de l'artillerie. Plusieurs pièces tiraut du château causaient un grand dommage aux assiégeants. Une circonstance singulière servit à perfectionner le système de préservation. Une foule de familles protestantes d'Irlande s'étaient échap-

pées de leur pays dans la crainte d'avoir à subir les représailles des catholiques. Elles avaient cherché un refuge à Liverpool; chacune d'elles avait apporté une grande quantité de laine, son unique fortune. En proie à leur fièvre guerrière, les habitants de Liverpool, oublieux du droit sacré de la propriété, s'emparèrent de ces laines, et les employèrent à couvrir les remparts, qui, ainsi protégés, résistaient plus efficacement aux boulets Pauvres Irlandais! alors, comme à présent, leur destinée était d'être sacrifiés à leurs oppresseurs... Ce jour-là, ce qu'ils possédaient servit à garantir les murailles anglaises, de même qu'aujourd'hui leurs poitrines sont les premières offertes à l'ennemi lorsqu'il s'agit de servir par les armes la politique ou les intérêts de l'Angleterre!

La résistance de Liverpool se prolongea pendant vingt-quatre jours, au bout desquels le prince Rupert livra un formidable assaut. C'était le 26 juin 1644, à trois heures du matin. Il pénétra dans la ville par un bastion du côté du nord. Bon nombre des gens de la garnison furent, daus le premier moment, passés au fil de l'épée; d'autres subirent un sort moins rigoureux : on se contenta de les enfermer dans la tour; le reste s'enfuit à l'approche des vainqueurs.

On assure que le prince paya son triomphe par une perte de quinze cents hommes.

Peu de jours après, Rupert marcha en toute hâte au secours d'York, et Liverpool ne tarda point à retomber en la possession des forces parlementaires, commandées par sir John Meldram.

Le comte de Derby ayant échoué dans une tentative pour protéger la ville, perdit 500 hommes tués et prisonniers.

En raison des pertes subies par les habitants durant le siége, le parlement alloua un secours de 20 liv. aux veuves, orphelins et pauvres de la ville; il y ajouta une largesse de 500 tonneaux de bois, à prendre dans les parcs appartenant aux seigneurs royalistes des environs qui s'étaient mêlés à la lutte.

Dans le cours de l'année 1651, Liverpool fut encore visitée par une peste qui n'emporta pas moins de deux cents de ses habitants. Il me paraît certain que ces maladies si fréquentes, si elles n'y avaient point leur principe, puisaient du moins leur aliment dans la nature marécagense du sol. Le *Pool,* réservoir d'eaux vaseuses, presque stagnantes, était à mon sens un foyer d'infection fort préjudiciable à la santé publique. Bâtie dans un fond, Liverpool se trouvait alors dans des conditions hygiéniques déplorables, auxquelles il est juste de rapporter la fréquence des épidémies qui la désolaient.

En 1659, le château fut démantelé par ordre du parlement. A son avènement au trône, Charles II, mécontent de l'esprit de rébellion dont avait fait preuve le peuple de Liverpool pendant la guerre civile, voulut que cette forteresse fût entiérement rasée. Néanmoins, ce ne fut guére qu'en 1724 qu'on en fit enlever les ruines. Vers 1737, saint *George's-Church* fut érigé sur son emplacement. C'est une disgracieuse petite église, en forme d'éteignoir, qui subsiste toujours. Le grand feu qui désola Londres en 1665 amena beaucoup d'habi-

tants de cette métropole à Liverpool, où ils s'établirent.

En 1677, une nouvelle charte octroyée par Charles II constitua la corporation en corps d'élection. Contrairement à l'ancienne constitution, elle ordonna qu'il y aurait un Conseil communal composé du Maire et de cinquante-neuf citoyens; que le Maire, les Baillis et lesdits citoyens, seraient nommés par le conseil de commune ou au moins par trente de ses membres.

Cinq ans environ après la bataille de la Boyne, Guillaume III garantit à la corporation une charte faisant revivre les anciennes franchises des bourgeois, et ordonnant que le Maire, les Baillis et les bourgeois de la ville, au jour de la Saint-Luc, nommeraient un Maire et deux Baillis parmi eux pour l'année suivante. Cette même charte disait également que « le conseil serait composé de quarante et un hommes honnêtes et discrets, choisis par les bourgeois, et qu'un d'eux serait appelé Maire et deux autres Baillis. » Il devait y avoir aussi un Juge *(recorder)* « *Well skilled in the laws of England* » et deux secrétaires.

Vers cette époque, Liverpool commençait à s'agrandir, sa population croissait, ses affaires étaient en progrès; ses citoyens rédigèrent alors un mémoire ayant pour objet d'obtenir que leur ville devînt une paroisse séparée, et qu'il leur fût permis de bâtir l'église paroissiale, dédiée à saint Pierre, dans *Church-Street.* J'extrais et traduis le passage suivant de leur supplique. Voici comme ils s'expriment au sujet de Liverpool :

« Ce fut d'abord une petite ville de pêcheurs; mais » beaucoup de personnes vinrent de Londres dans le » temps de la maladie. Après le feu, des hommes indus-

» trieux se fixèrent à Liverpool; ils établirent des rela-
» tions commerciales avec les colonies et d'autres places;
» ils induisirent plusieurs autres marchands à venir et à
» résider ici. Ces gens agrandirent tellement leur com-
» merce, que la ville, qui payait à peine le salaire des
» officiers de la douane, est maintenant le troisième port
» de commerce de l'Angleterre, et paie au-dessus de
» 50,000 liv. par année au roi. En raison d'un tel ac-
» croissement, plusieurs rues ont été bâties et d'autres
» sont en construction; divers fils de *gentlemen* des
» comtés de Lancastre, d'York, Derby, Stafford, Ches-
» ter, et de la Galles du Nord, sont mis en apprentissage
» dans la ville, et il y a seulement une chapelle (laquelle
» ne réunit pas la moitié de nos habitants dans l'été),
» sous prétexte qu'il est du devoir d'aller à l'église pa-
» roissiale, Walton, qui est à 3 grands milles. Or, com-
» me on traverse un village sur le chemin, ils boivent
» dans ledit village *(Kirkdale)*; par ce moyen et par
» d'autres encore, quelques jeunes gens et diverses fa-
» milles sont ruinés. En conséquence, on a l'espoir que le
» bill passera, étant pour favoriser le service de Dieu! »

Le bill passa en effet, et *Saint-Pierre's-Church* fut édifiée.

En 1709, l'on construisit à Liverpool le premier dock, qui a été comblé depuis; sur son emplacement, on a élevé les bâtiments de la douane. A cette époque, le port ne possédait encore que 84 navires d'un tonnage total de 5,789 tonneaux.

Nul fait ne s'accomplit, depuis le commencement du siècle dernier, qui méritât la peine d'être rappelé.

Durant la période qui s'écoula depuis lors jusqu'au-

jourd'hui, Liverpool fit beauconp pour la statistique, mais rien pour l'histoire. Nous la voyons exclusivement occupée à bâtir pour donner asile à sa population sans cesse croissante, à élargir le cercle de ses relations, à développer son commerce, ses institutions municipales et particulières, à faciliter les moyens de sa navigation, à faire fortune, enfin... Or, il en est des villes qui s'enrichissent par le travail, comme des individus : on admire leur persévérance, leurs efforts; toutefois, elles n'inspirent qu'un intérêt relatif. Ce sont des fourmilières actives, des ruches industrieuses, pleines de curieuses remarques aux yeux de l'observateur, mais qui ne saisissent point l'attention de la foule. Chez elles, l'activité est bruyante, l'agitation bourdonne, sans qu'elles produisent aucun de ces retentissements soudains qui font avec stupeur tourner la tête aux nations.

Qu'on ne se méprenne point sur le sens de cette comparaison. Cette manière d'exposer ma pensée n'implique ni une critique ni une raillerie. Je n'oublie point que les villes commerçantes, en même temps qu'elles s'enrichissent, procurent le bien-être au pays; que sans éclat, il est vrai, mais aussi sans secousses, elles propagent, par leurs rapports avec tous les peuples, les progrès et la civilisation; que tandis que d'autres cités, brillantes, glorieuses, instruites, gravent leurs noms en caractères lumineux dans l'histoire par des actions héroïques, des commotions fiévreuses ou d'immortelles découvertes, elles creusent un sillon lent, mais profond, pacifique, utile. Je sais eufin que le commerce, pour être moins glorieux, est cependant le fondement immuable des sociétés. En créant une com-

munauté d'intérêts, en développant des goûts, des besoins que son génie est de satisfaire, il unit entre elles les nations, peut-être autant que les sciences, les arts, les littératures, et assurément beaucoup plus que les conquêtes.

CHAPITRE II.

Administration. — Statistique générale. — Établissements publics et particuliers.

En vertu du *Municipal reform act* promulgué le 9 septembre 1835, toutes les précédentes corporations furent abolies, et la ville subit une nouvelle division par quartiers, au nombre de seize. Comme elle est actuellement constituée, la corporation de Liverpool compte soixante-cinq membres, soit quarante-huit conseillers élus par les bourgeois, un Maire et seize Aldermen nommés par le conseil. Un Archiviste, un Magistrat payé, un Assesseur de la cour de passage, un Secrétaire et quelques autres fonctionnaires y sont adjoints.

Les Aldermen conservent leurs fonctions pendant six années; les Conseillers sont nommés pour trois ans seulement; le Maire est élu pour une année. Le conseil de ville élabore les questions en comité, et comme co-administrateur des docks, il exerce un droit de *veto* sur les décisions du comité.

Le Secrétaire est le conseiller légal du Maire; il ré-

dige les règlements, les minutes, et conclut toutes les affaires relatives aux biens de la corporation.

Un rapport publié récemment et présenté au conseil de la ville, donne les chiffres des honoraires touchés par les fonctionnaires de tous grades relevant de la corporation. Il n'est pas sans intérêt de citer quelques-uns de ces chiffres; ils donneront une idée de la libéralité avec laquelle les administrations anglaises traitent leurs agents supérieurs :

Secrétaire de la ville..............	62,500f
Magistrat payé....................	25,000
Greffier de paix..................	20,000
Archiviste.......................	13,125
Premier commis...................	12,500
Deuxième commis..................	10,000
Trésorier........................	17,500
Agent-voyer......................	25,000
Receveur des droits...............	15,000
Premier clerc du magistrat.........	17,500
Deuxième clerc du magistrat........	12,500
Ingénieur du bourg................	25,000
Médecin en chef...................	18,750
Ingénieur des eaux................	15,000
Chef des constables...............	13,125

Presque tous les salaires sont dans cette même proportion. Une rémunération aussi large des services, non-seulement fait honneur à un pays, mais encore elle est d'une sage politique. L'agent qui, mis ainsi à l'abri de toutes les sollicitations de la gêne, ajouterait le prix de la plus petite malversation à la grande part qui lui est acquise, serait plus coupable encore, et la loi devrait

se montrer inflexible à son égard; aussi est-elle justement rigoureuse, et le moindre délit de cette nature est-il puni sévèrement par elle.

La valeur des propriétés appartenant à la corporation est considérable. Dans l'année finissant le 31 août 1853, le revenu ordinaire de la corporation s'élevait

à........................ F.	4,179,000
et ses dépenses à...............	1,165,000
Ce qui présente un excédant énorme des recettes sur les dépenses de.... F.	3,014,000 [1]

L'administration de la justice se divise en tribunaux supérieurs et inférieurs. Les premiers, sous la juridiction des hautes cours de la métropole, sont :

La cour d'assises,
La cour de chancellerie du duché et comté;

Les autres :

La cour du bourg ou cour de passage,
La cour du comté,
Les sessions du tribunal de paix,
La cour du coroner,
La cour des banqueroutes,
Les sessions du comté,
Et la cour de police.

Durant l'année 1852, le chiffre des individus arrêtés pour crimes et délits de toutes sortes s'éleva à 19,026,

[1] The borough fund of the corporation of Liverpool, report by the Treasurer.

nombre considérable assurément, mais qui s'explique par la nature de la population mouvementée, flottante, d'un port aussi important. Liverpool n'est-il pas comme une grève où viennent s'abattre les écumes de toutes les extrémités du monde?

Voici la répartition de tous les crimes et délits :

Attentats contre les personnes.............	1,464
— contre les propriétés avec violence..	204
— — sans violence..	5,686
Délits divers de simple police..............	11,672
Total............	19,026

De ce nombre ont été :

Renvoyés de la plainte....................	8,008
Punis sommairement,.....................	10,296
Envoyés devant les assises................	722
Total égal........	19,026

Sur les 722 individus envoyes aux assises, ont été :

Mis hors de cause par le grand jury..........	13
Acquittés.................................	99
Condamnés à la prison......................	517
Transportés...............................	93
Soit................	722 [1]

Le nombre des personnes arrêtées en 1853 atteignit

[1] Report on the Police establissement and the state of crime, for 1852.

21,753, près de 2,700 de plus que l'année précédente [1]. C'est un progrès extrêmement sensible et qu'aucune cause particulière n'explique.

Le nombre total des prisonniers dans le *Liverpool borough gaol*, durant l'année 1851, a été de 9,554. Voici la proportion et la nature des délits qui ont provoqué l'emprisonnement :

Vol	775
Mauvaise conduite	97
Vol supposé et vagabondage	3,914
Voies de fait	813
Ivrognerie	1,596
Dommages avec intention	241
Récidive et désertion	164
Délits divers	1.954
TOTAL	9.554

Le chiffre le plus élevé d'individus détenus en même temps fut 1,099; le plus bas 633. Le plus grand nombre reçu en un jour ne dépassa pas 30.

L'état général des dépenses, pou la meme année, a été de 12,766 liv. 16 sch. 5. d.

Le travail des prisonniers a donné seulement un bénéfice de 1,214 liv. 17 sch. 10 d.

Cela est fort minime et laisse peser sur la ville une somme de frais assez considérable. Mais les manufactures des prisons, en Angleterre, produisent généralement de très-petits profits; ce qui s'explique d'abord par la nature commune du travail, et ensuite par le

[1] *Liverpool described*, by David Thompson.

changement continuel des individus employés. Le bénéfice de chaque individu représente une moyenne de 65 à 70 centimes par semaine.

Le nombre des punitions infligées pour offenses ou délits commis dans la prison a été, pour la même période, de 4,886 [1].

L'on comptait à Liverpool, d'après les documents officiels publiés par la police :

1852	Voleurs de profession	384
	— qui travaillent accidentellement	106
	Individus suspects	90
1853	Voleurs de profession	518
	— qui travaillent accidentellement	182
	Individus suspects	79
	Maisons de prostitution (en 1851)	558
	— — (en 1852)	574
	Filles publiques (1851)	1,703
	Filles publiques (1852)	1,698 [2]
	Les *policemen* étaient en 1852 au nombre de	806
	En 1853, ce chiffre a été porté à	886

Défalcation faite des hommes malades et de ceux employés à des services spéciaux, tels que celui des prisons, des stations contre l'incendie, la force active de la police pour la garde des rues est évaluée à 473 agents, soit un policemen pour 790 habitants [3].

[1] Report of the Governor of the Liverpool borough prison (1852).

[2] Reports on the Police establishment and the state of crimes (1851, 1852 et 1853).

[3] Report on the state of the Liverpool Police force. By the head constable (1852).

Un bataillon d'infanterie et une batterie d'artillerie complètent les forces dont la ville dispose. C'est peu de chose, comme on voit, lorsqu'on considère le chiffre de la population, que je vais exposer.

La population de la ville, y compris les faubourgs, au nombre de quatre, présentait au dernier recensement un total de 374,401 individus.

Mais de ce chiffre, il faut déduire une population flottante composée d'émigrants, etc., etc., qu'on suppose d'environ 5,128.

Ce qui réduit l'ensemble des habitants réellement domiciliés dans le bourg, à 369,273.

La superficie totale du bourg étant de 24,212,100 yards (anglais) carrés, si je prends la population en nombre roud à 370,000 individus, je trouve pour chaque habitant une surface carrée de 65 yards 438 millièmes [1].

Le nombre des maisons en 1851 était de 59,342; on peut hardiment l'évaluer aujourd'hui à plus de 61,000.

Je manque de documents officiels pour établir le chiffre exact de la mortalité de la ville et de ses annexes (*Borough of Liverpool*) pendant les dernières années; j'y supplée par ceux de 1848, 1849 et 1850.

1848..................	12,384 décès.
1849..................	17,047 »
1850..................	10,123 »

[1] Report to the health comittee of the borough of Liverpool, etc. (1851).

Soit, pour 1850, une moyenne de 1 individu par 36,28 centièmes.

La répartition, pour la même année, a été entre les sexes comme suit :

Masculin....................	5,194
Féminin.....................	4,929
Total égal.....	10,123 [1]

La ville qui fait l'objet de cette étude ne compte pas moins de 91 temples et chapelles, qui se répartissent comme suit entre es diverses religions :

Protestants anglicans..............	47
— d'Écosse..............	2
Presoyteriens....................	4
Catholiques romains...............	9
Catholiques et apostoliques.........	1
Indépendants....................	5
Bearans........................	1
Baptistes.......................	6
Méthodistes.....................	9
Quakers........................	1
Unitairiens......................	3
Juifs...........................	2
Total..........	90

L'appellation de *méthodistes* comprend diverses nuances de cette communion. Du reste, toutes les sectes dissidentes n'ont point, que je sache, de temples

[1] Report on the health of the town, etc., by W.-H. Duncan, Medica Officer of health for the borough (1851).

spéciaux. Il existe à Liverpool 24 sortes de religions dont beaucoup ne diffèrent entre elles que par de très-légères variations dans les rites. Je crois, sans pouvoir l'affirmer, que certaines chapelles appartenant à des communions peu nombreuses et par conséquent peu riches, servent alternativement aux pratiques des exercices de ces mêmes religions, qu'une nuance seule sépare.

On connaît à Liverpool, soit établissements publics ou particuliers :

78 écoles fréquentées par 22,568 enfants ;
4 stations de chemin de fer;
7 cimetières, en y comprenant ceux des annexes de la ville, mais aussi sans compter les terrains attenant aux églises;
5 marchés principaux;
4 musées d'antiquités ou d'objets d'arts;
1 observatoire;
1 chambre de commerce;
8 banques publiques;
4 banques particulières;
Plusieurs lignes télégraphiques;
Diverses compagnies d'assurance;
1 maison de travail et de refuge *(work house)*, qui donne asile, par année, à près de 14,000 individus des deux sexes ;
25 hôpitaux et maisons de charité, de refuge, de pénitence, etc., etc. ;
2 grands établissements de bains appartenant à la corporation;
12 journaux politiques et commerciaux;

5 théâtres;
6 salles de concerts;
1 jardin zoologique;
1 jardin botanique;
des parcs, des squares, etc., etc.; puis enfin une foule de sociétés littéraires, historiques, scientifiques, artistiques, philosophiques, etc., etc.

Ceci m'offre une occasion toute naturelle d'émettre la remarque suivante : Liverpool est une ville ennemie du plaisir et exclusivement adonnée aux affaires; Liverpool, quelque prétention qu'elle ait de cultiver les sciences, les arts, les travaux de l'esprit, manque absolument de sens artistique. Ses académies sont des objets de mode, d'imitation, rien de plus. C'est une ville uniquement marchande; autant elle possède à un degré élevé l'instinct des grandes combinaisons commerciales, autant elle a le génie des spéculations audacieuses, autant, par contre, elle est déshéritée en ce qui touche aux choses de l'esprit et du goût proprement dits.

Prise à ce point de vue, c'est la ville la plus terre à terre qu'il soit possible d'imaginer. Cela s'explique : les facultés de chacun sont tendues d'un autre côté. Comme il arrive toujours en pareille occasion, les prétentions au savoir et au bon goût y abondent néanmoins. Il y a peu de personnes d'une certaine importance dans la sphère marchande qui n'aient une idée très-haute de leurs connaissances et de leur jugement en matière de philosophie, d'art ou de littérature. On entretient à grands frais des salles de concerts où l'on se rend par

ton, où l'on s'ennuie par habitude. Les théâtres sont peu suivis, si ce n'est par le bas peuple, qui a le goût de ce divertissement. Les meilleures pièces, la plus belle musique, sont rarement les mieux appréciées. Quant aux sociétés *savantes*, elles sont nombreuses, comme je l'ai dit, et revêtent les plus ambitieuses dénominations; mais on sent que le souffle vital leur manque. Chacun peut en être reçu membre moyennant une cotisation assez ronde; le mérite n'y fait rien. Du reste, il est difficile, au milieu des préoccupations d'intérêts si vastes, de laisser une part quelconque aux études profondes de l'intelligence. Constatons d'ailleurs que c'est une chose rare que les connaissances se rencontrent chez les peuples aussi actifs et aussi affairés, de même que le développement du goût délicat, qui n'est qu'un raffinement dans la subtilité des sens; elles sont plus spécialement l'apanage des sociétés oisives.

Une des plaies vives qui concourent beaucoup à l'accroissement de la misère des basses classes, ce sont les maisons de prêts sur gages. Ce qui, chez nous, représente une institution charitable, n'est ici qu'une déplorable exploitation du besoin et du vice. Ces établissements sont, presque sans exception, dans une voie prospère; on n'en compte pas moins de 120 à Liverpool, la plupart tenus par des juifs.

C'est dans ces repaires, que l'ouvrier, l'émigrant, le matelot, viennent livrer leurs hardes, leurs effets de tous genres aux griffes de l'usure. Dans ce cas, comme dans beaucoup d'autres, la loi anglaise, si protectrice de sa nature, laisse trop faire; elle assiste au mal et

ne s'en émeut point. A défaut de lois, la police devrait au moins, avec l'appui de la corporation, établir des règlements locaux, en vertu desquels une surveillance serait exercée au profit de la morale et de la justice. Les priviléges dont jouissent les municipalités, en ce qui touche aux choses administratives, sont tellement larges en Angleterre, que rien ne s'oppose à ce qu'une répression soit exercée en dehors de l'action de la loi. Qui oserait se plaindre d'une telle initiative, sinon ceux qui ont intérêt à poursuivre un honteux commerce? Mais laisser de malheureuses familles en proie à la fraude, à l'usure, et victimes de tromperies de toutes sortes, ce n'est plus, à mon sens, respecter la liberté : c'est faire le champ libre à la licence, c'est encourager le mal; car il n'y a de vraie liberté que celle d'accomplir le bien, que celle qui, profitant à la généralité des citoyens, a pour objet d'améliorer les conditions physiques et morales des masses.

Voici maintenant quelques détails statistiques qui me semblent trouver ici parfaitement leur place.

On comptait à Liverpool, en 1850 :

Maisons meublées particulières (*lodgings*).	659
Maisons publiques, hôtels garnis..........	1,406
Tavernes.............................	918
Cafés................................	96 [1]

Ce nombre s'est beaucoup accru depuis, malgré les difficultés que la corporation oppose à la délivrance des licences.

[1] Head-Constable's report (1851).

En 1850, il a été tué pour la consommation de la ville, tant dans les abattoirs publics que dans les abattoirs particuliers, 248,963 animaux, ainsi répartis :

Bœufs	35,299
Veaux	17,364
Moutons et agneaux	125,051
Porcs	21,249
TOTAL	248,963

L'année précédente, le total n'avait été que de 233,658 bestiaux [1].

Puisque j'ai parlé précédemment des maisons de prêt sur gages, je pourrais mettre également en relief une autre spéculation qui se fait au préjudice de la classe des gens de mer : c'est l'industrie exercée par les aubergistes. Il est impossible d'imaginer à quel point on abuse de la simplicité ou de la détresse des matelots, que l'on va débaucher jusque sur leurs navires, que l'on séduit par de fausses promesses, et que l'on chasse après leur avoir pris leur faible pécule et tout ce qu'ils possèdent. Chaque jour, j'ai à intervenir dans des contestations de cette espèce; il m'est donc aisé de constater toute la profondeur du mal et l'inefficacité des remèdes que la loi y oppose.

C'est en vue d'obvier à ces inconvénients qu'une maison spéciale pour les matelots *(Sailor's Home)* a été instituée à Liverpool. Les familles riches, influentes, ont compris la nécessité de venir au secours de

[1] Report to the health committee of the town council, by Th. Fresh-Inspector of Nuisances..

ces hommes qui affrontent tous les périls de la mer et usent leur vie à édifier de colossales fortunes dont ils ne recueillent pas la moindre part.

Élevé en 1846 avec le produit de souscriptions locales, le *Sailor's Home* est non-seulement un remarquable édifice, mais aussi une des institutions dont Liverpool puisse à juste titre s'enorgueillir. Voici, sur son organisation et ses résultats, des renseignements qui m'ont été fournis par l'administration elle-même :

L'objet immédiat de l'institution est de procurer, aux marins fréquentant le port de Liverpool, la nourriture, le logement et les soins d'un médecin, à des prix modérés; de les protéger contre toute tromperie et extorsion; de les encourager à économiser le produit de leurs rudes labeurs, de développer leurs connaissances morales, intelligentes et professionnelles, et de les disposer à recevoir une instruction religieuse.

Une salle de lecture, une caisse d'épargne, sont attachées à l'établissement, ainsi que des bureaux d'examen pour les capitaines. En vue de faire obtenir aux hommes de bonne conduite des gages proportionnés à leurs capacités, un registre est ouvert où chacun vient s'inscrire. Parmi les projets que l'institution se propose de réaliser, sont, en premier, des écoles pour les mousses, novices, etc. *(sea apprentices)*, et les fils de matelots, plus particulièrement ceux qui ont perdu un ou deux de leurs parents [1].

Placé sous le patronage de la Reine, l'établissement est administré par un comité de 30 membres nom-

[1] Object and laws of the Institution.

més parmi les donateurs. Indépendamment de ces 30 membres, il y a les gouverneurs à vie. Ce titre appartient de droit à toute personne qui verse, à titre d'offrande, une somme d'au moins 2,500 fr.

Un chapelain, des médecins, un surintendant, divers commis et domestiques, sont attachés au *Sailor's Home*.

Le nombre des lits est de..................	340
Celui des hamacs de......................	60

ce qui permet de loger en même temps 400 pensionnaires.

Le prix de la pension, par semaine, est de 15 fr. pour les marins, et de 12 fr. 50 c. pour les mousses, novices et pilotins. Ces prix se fractionnent par journée quand il est nécessaire.

Le *Sailor's Home*, ouvert en décembre 1852, a reçu dans le cours de l'année 1853 :

Marins................................		1,922		
Novices, mousses, etc...............		410		
Soit un total de pensionnaires de......		2,332		
qui ont versé à l'établissement une somme de....................	£.	2,931	1sh	7d
Pendant la même période, le montant des souscriptions ayant été de..........		582	9	6
l'ensemble des recettes représente un total de......................	£.	3,513	10sh	1d
Les dépenses de la même année ayant été de..........................	£.	3,138	5	4
il restait au profit de l'Œuvre une somme nette de...............	£.	397	4sh	9d

Le registre ouvert pour l'inscription des marins con-

tenait à la fin de 1851 : 16,254 noms; à la fin de 1853, ce nombre s'était élevé à : 17,437.

Les dépôts à la caisse d'épargne *(saving's bank)* sont nombreux, et l'ensemble des résultats de l'entreprise est en voie de grande prospérité.

J'ai cru devoir m'étendre assez longuement sur le *Sailor's Home,* parce qu'il ne me paraît pas impossible qu'on ait l'idée de créer en France, dans nos principaux ports, des institutions de cette nature. Dans cette supposition, il m'a semblé utile de faire juger par des chiffres quelles seraient les chances de réussite qu'on en pourrait attendre.

Je terminerai cette seconde partie de mon travail par une statistique de l'émigration.

Durant l'année 1853, l'émigration totale par le port de Liverpool a été de 219,472 individus; leur embarquement eut lieu sur 947 navires de grande dimension, montés par 32,045 matelots, et représentant une jauge de 844,058 tonneaux.

La nationalité de ces émigrants était comme suit :

Irlandais...........................	144,110
Anglais....	28,939
Écossais...............................	7,415
Étrangers.............................	20,337
De pays non constatés, et embarqués sur d'autres navires que ceux spécialement armés pour l'émigration................	18,671
Total..............	219,472

Le tableau ci-après indique les contrées vers lesquelles se dirigeaient ces émigrants, ainsi que la répartition du nombre pour chacune d'elles :

LIEUX DE DESTINATION.	1re CLASSE.	2e CLASSE.
États-Unis	8,837	177,820
Amérique centrale	291	2
Canada	610	6,813
New-Brunswick	357	1,665
Nouvelle-Écosse	71	102
Terre-Neuve	31	»
Prince-Edward's	16	12
Indes occidentales	87	4
Indes orientales / Cap de Bonne-Espérance et Afrique	49	21
Sydney	238	2,982
Port Philippe	1,338	17,318
Terre de Van Diemen	»	298
Australie méridionale	82	102
Australie occidentale	6	320
		207,459
	12,013	12,013
TOTAL GÉNÉRAL DES ÉMIGRANTS	....	219,472

Pendant les six premiers mois de 1854, les navires quittant Liverpool chargés d'émigrants, atteignirent le chiffre de 516, avec un total de 18,276 hommes d'équipage; ils jaugeaient 473,672 tonneaux. Le nombre de leurs passagers a été réparti de la manière suivante entre les diverses nationalités :

Irlandais	72,490
Anglais	26,390
Écossais	8,083
Du continent	22,220
Divers, partis sur navires autres que ceux spécialement appropriés pour les émigrants	13,156
TOTAL	142,339

Comme on vient de le voir, l'émigration pour l'Australie est assez considérable. Seulement, cette émigration diffère de beaucoup de celle qui a lieu pour les États-Unis et les colonies anglaises du nord de l'Amérique; elle représente une classe distincte d'individus, plus particulièrement anglais qu'Irlandais, plutôt aisés que pauvres. C'est moins la misère qui les chasse, que l'appât d'une fortune rapide qui les attire. L'émigrant irlandais, simple laboureur sans ressources, lorsqu'il part pour l'Amérique, n'a qu'une pensée : *vivre*. L'émigrant anglais, qui comprend de préférence des commerçants, des commis, des artisans aisés, ne songe, en se dirigeant vers la terre dorée de l'Australie, qu'à s'enrichir; aussi, l'émigration australienne se fait-elle au moyen de navires très-beaux, très-légers et équipés avec un soin extrême. Durant les mois de juillet et d'août 1854, 38 bâtiments en destination pour les différents ports de l'Australie, ont quitté la Mersey ayant à bord un total de 8,911 passagers; leur jauge n'était pas moindre de 35,736 tonneaux.

Si ces émigrations trahissent de la part de l'Anglais cet esprit aventureux qui lui est propre, elles accusent, en ce qui a rapport aux fils de l'Irlande, un véritable malaise social. Un pays dont les enfants désertent le sol, a des plaies saignantes, incurables peut-être, par lesquelles sa force s'écoule. Un peuple n'accepte la dure extrémité de renouveler aussi profondément les conditions de son existence, qu'autant qu'il y est obligé par des causes graves; car il est démontré par l'évidence que, de tous les attachements, celui que l'individu voue aux lieux où il est né est en général le

plus fort. Nous observons donc que c'est dans les pays profondément misérables, et parmi les classes les plus déshéritées de bien-être, que l'émigration progresse; c'est à raison de cette règle que l'Irlande et l'Allemagne du Nord fournissent le plus grand contingent à cette nouvelle branche d'exploitation.

Des gouvernements sagement inspirés se sont préoccupés de rechercher le remède qu'il convient d'opposer à un état de choses déplorable au point de vue de l'humanité et contraire à leur intérêt même; j'ignore ce qui a été proposé. Pour mon compte, je n'hésite pas à croire que ce remède ne consisterait point à interdire aux individus la liberté d'émigrer, mais plutôt à les rattacher au sol par des lois protectrices qui rendraient leur position supportable. Dans la majorité des cas, l'amour de la patrie ferait le reste.

CHAPITRE III.

Docks. — Navigation. — Droits.

Il m'a paru convenable de donner à la question des docks, qui intéresse si directement la ville de Bordeaux, un développement tout spécial. Conformément à son désir, je vais essayer, tant par des considérations que par des chiffres, de faire comprendre ce qu'a d'immense dans ses résultats une administration dont notre gouvernement a fait maintes fois étudier les diverses parties.

Le Comité des Docks est composé de vingt-quatre membres, y compris le président et le vice-président. Onze de ces membres sont choisis par les propriétaires d'actions de la Compagnie, et les autres par les administrateurs. Ce choix se fait parmi les conseillers de la corporation, comme je l'ai spécifié précédemment. Le Comité se réunit chaque semaine. La superficie totale des docks et bassins est de 177 acres. Une proposition toute récente, émanant d'un sous-Comité spécialement institué pour l'extension et l'amélioration des docks, voudrait qu'on l'augmentât de 140, ce qui la porterait à 317 acres. Leur étendue en longueur est de 5,020 yards. L'espace total des quais de chargement autour des bassins n'est pas au-dessous de 14 milles. La même proposition d'extension le porterait à 21 milles. La superficie des magasins et entrepôts, qui s'étendent sur une ligne parallèle à celle des docks, est de 40,323 yards carrés. Leur augmentation, en vertu du nouveau projet, serait de 76,230 yards; ce qui leur donnerait une surface totale de 116,553 yards carrés.

Je dois dire que ce projet de développement des docks, auquel se rattachent d'ailleurs de nombreuses améliorations de toute la ligne des quais, est sympathiquement accueilli par le public. Il est donc permis de supposer qu'après les études indispensables, il sera adopté et promptement mis à exécution. Le tableau ci-après donne, sur la construction et l'étendue des docks actuels, des détails curieux à étudier dans un pays où l'on s'occupe sérieusement d'en établir :

Année de la construction.	NOMS DES DOCKS.	SUPERFICIE DE L'EAU en acres et yards carrés. DOCK mouillé.	BASSIN sec.	ÉTENDUE des quais de chargement et déchargement (en longueur).	LARGEUR de l'entrée à l'endroit le plus large.	SEUIL au-dessous de celui du vieux dock servant de base au mesurage.	EAU AU-DESSUS DES SEUILS A MARÉE HAUTE. Ordinairement les hautes marées montent à 30 pieds; les marées d'équinoxe à 33; les basses marées d'équinoxe à 30; demi-marée moyenne, 16 pieds 6 p. Hautes marées ordinaires.	Marées basses.
		Acres-Yards carrés	Acres-Yards carrés	Yards de long	Pieds, p.	Pieds, p.	Pieds, pouces.	Pieds, pouces.
1852	Huskisson	15 993	....	1122				
1851	Entrées Est et Ouest	1 3492	....	672	80 0	6 6	24 9	17 9
»	Sandon	10 100	6 904	1587	70 0	6 6	24 9	17 9
»	Wellington	7 4120	....	820	70 0	6 0	24 5	17 3
»	à demi-marée	3 813	....	400	70 0	6 9		
1848	Bramley-Moore	9 5106	....	935	60 0	6 0	24 3	17 5
»	Nelson	7 4786	....	803	60 0	6 6	24 9	17 9
»	Salisbury	3 2146	....	406	60 0	6 11	25 2	18 2
»	Collingwood	5 244	....	553	60 0	6 9	25 0	18 0
»	Stanley	7 120	....	753	51 0	5 8	23 11	16 11
»	Bassin de réparations de Clarence-Dock	1 1056	....	291	45 0	4 6		
1830	Clarence	6 273	....	914	47 0	3 2	21 5	14 5
»	— à demi-marée	5 4500	....	535	50 0	5 6	23 9	16 9
1836	Trafalgar	5 4280	....	727	45 0	4 11	23 2	16 2
»	— Entrée	0 3203	....	293	45 0	5 6		
»	Victoria	5 3559	....	755	40 0	4 11	23 2	16 2
1834	Waterloo	5 2790	....	700	40 0	4 11	23 2	16 2
»	— Entrée	0 3203	....	293	45 0	6 5		
1821	Prince	11 3889	4 1549	2122	45 0	5 11	24 2	17 2
»	Seacombe	....	0 1805	188	......	......	....	....
1771 1825	Georges	5 2593	5 1852	1616	42 0	4 6	22 9	15 9
1771	— Jetée	....	0 1344	160	......	......	....	....
	Manchester	....	....	....	......	......	....	....
1823	South-Ferry	....	0 2927	205	......	......	....	....
1813	Canning	5 376	....	585	45 0	6 5	24 6	17 6
1815	— à demi-marée	2 2688	....	429	45 0	6 4		
1845	Albert	7 3542	....	885	45 0	6 0	24 5	17 5
1753 1845	Salthouse	4 3493	....	730	45 0	6 0	24 3	17 5
	Duke's	....	....	....	......	......	....	....
1788	King's	7 3896	....	875	42 0	5 0	23 3	16 3
1788 1796 1816	Queen's	5 191	....	1255	42 0	1 9	23 0	16 5
	Dock pour les nouveaux navires de la rivière	....	....	....	......	......	....	16 3
1823	Union	2 3505	....	497	42 0	1 9	23 5	16 3
1840	Coburg	4 2198	....	747	70 0	5 0	23 5	15 9
1852	Brunswick	12 2744	....	1092	42 0	4 6	22 9	15 9
»	— à demi-marée	1 3388	....	491	45 0	6 0	24 5	17 3
1845	Herrington	0 3740	0 3917	623	......	......	....	....
	Toxteth	....	....	....	......	......	....	....

Le revenu des doks de Liverpool est considérable, et comme propriété, quoique grevés, leur valeur est immense.

Voici, d'après les documents de l'administration, l'état financier de 1853 :

1853.							
DEBIT.	£.	s.	d.	CRÉDIT.	£.	s.	d.
Pour droits de tonnage..	140,619	19	1	Pour intérêts..........	214,919	3	»
Pour droits sur les marchandises	116,082	6	6	Salaires et gages.......	60,501	»	2
— phares...........	11,461	5	7	Réparations	37,028	4	2
— Albert-Dock	17,000	»	«	Déboursés et divers.....	16,805	16	7
— Dock de réparations et divers........	52,647	15	3	Balance en faveur du Trésorier	8,565	2	6
	£. 337,811	6	3		£. 337,811	6	5

L'excédant des recettes sur les dépenses pour l'année 1854, commencée le 24 juin 1853 et close le 24 juin dernier, dépasse 69,000 liv. sterl. (1,725,000 fr), ce qui indique une prospérité des plus marquées. Je vais, au surplus, par le tableau qui suit, donner le relevé de cette présente année :

1854.							
DÉBIT.	£	s.	d.	CRÉDIT.	£.	s.	d.
Pour droits de tonnage..	161,441	»	»	Par intérêt et annuités.	213,015	13	»
— droits sur marchandises	136,637	8	8	Salaires ; savoir :			
— phares et divers...	74,478	13	8	Surveillant de la marine.	600	»	»
— Albert-Dock	20,500	»	»	Surveillant	3,500	»	»
				1er Commis et Contre-Maître	850	»	»
				1er et 2e Maîtres de port.	845	11	»
				Trésorier, Secrétaire et Auditeurs	2,255	1	4
				Salaires et gages	43,634	15	3
				Réparations des docks..	33,770	10	»
				Déboursés divers......	24,490	16	10
				Surplus..............	69,096	14	11
	£ 393,057	2	4		£. 393,057	2	4

Les droits perçus par l'administration ont été dans la

proportion suivante pendant les cinq dernières années :

1850	£.	242,989
1851		269,020
1852		282,912
1853		296,081
1854		344,006

Le tableau ci-après donne le détail de ces droits pour les deux années 1853 et 1854 :

DROITS PERÇUS.	1853.			1854.			Différence.		
Tonnage	£.140,619	19	1	£.161,441	»	»	£. 20,821	»	11
Marchandises	116,082	6	6	136,637	8	»	20,555	2	2
Phare	11,461	5	7	12,937	7	6	1,476	1	11
Feu flottant	5,121	3	1	5,845	5	3	724	2	2
Dock pour les répara-	19,170	8	«	24,223	15	»	5,353	7	»
tions	2,293	7	6	2,247	17	»	145	10	6
Revenus extra	1,333	9	7	674	6	1	559	3	6
TOTAUX	£.296,081	19	4	£.344,006	18	10	£. 47,925	»	2

Dans le cours de 1836, une réduction de 38 %, p. 100 fut opérée sur les droits de docks. Une période de dix années suffit à rétablir la différence. En 1848, une nouvelle réduction eut lieu, qui abaissa d'un seul coup l'ensemble des recettes d'un million de francs. Néanmoins, telle est la tendance ascendante de cette entreprise, telle est sa vitalité, qu'en 1852 non-seulement le niveau de la source réduite était rétabli, mais encore les revenus généraux atteignaient un chiffre inconnu dans le passé.

Les détails de ce revenu sont curieux à rapporter; je les donne dans le tableau suivant, d'après des documents officiels :

ÉTRANGER.

Année finissant le 24 juin.	NAVIRES A VOILES.		NAVIRES A VAPEUR.	
	Tonneaux.	£. s. d.	Tonneaux.	£. s. d.
1851	1,642,636	108,147 7 7	121,162	7,747 3 8
1852	1,728,100	114,257 10 8	188,715	11,644 5 9
1853	1,763,541	117,149 4 2	189,404	11,986 19 2
1854	2,044,491	136,474 10 6	237,579	14,650 16 8

CABOTAGE DES COTES.

Année finissant le 24 juin.	NAVIRES A VOILES.		NAVIRES A VAPEUR.	
	Tonneaux.	£. s. d.	Tonneaux.	£. s. d.
1851	656,856	10,293 4 9	1,138,836	16,715 5 »
1852	648,675	10,382 9 3	1,126,275	17,132 1 5
1853	647,227	9,983 11 5	1,100,034	17,233 15 7
1854	647,268	9,680 1 10	1,184,051	18,517 9 3

Le relevé ci-après donne le chiffre du revenu produit par chacun des docks en 1854 :

DOCS.	Tonnage.	DROIT sur le tonnage.	DROIT sur la marchandise	REVENU du dock.
		£. s. d.	£. s. d.	£. s. d.
Nouveaux docks du Nord.	1,305,018	66,032 1 10	49,928 18 2	115,961 » »
Clarence et Trafalgar...	675,243	11,691 » 1	65 5 8	12,027 5 4
Victoria et Waterloo....	314,473	18,067 11 9	19,663 4 3	37,730 10 »
Prince's dock	191,119	10,825 13 2	13,467 9 5	24,293 2 7
George's id..........	108,301	4,565 9 10	4,069 11 10	8,635 » 11
Canning id..........	104,756	2,212 14 »	1,529 3 11	3,741 17 11
Albert id..........	253,632	17,317 12 10	15,898 » 7	33,215 13 5
Salthouse id..........	10,659	509 4 1	2,961 13 7	3,470 17 8
King's id..........	110,733	4,834 14 9	3,814 10 11	8,649 5 6
Queen's id..........	143,770	7,905 » 6	7,199 18 7	17,105 1 1
Coburg id..........	103,624	5,210 19 5	3,182 17 2	8,393 16 7
Union id..........	27,703	1,023 4 4	566 15 »	1,589 19 4
Brunswick id..........	371,072	24,171 16 2	13,569 1 11	37,740 18 1
Toxteth id..........	18,542	927 16 3	431 1 9	1,358 18 »
Harrington id	23,195	620 5 2	266 15 2	887 » 4
Total.....	3,761,856	176,206 6 2	136,614 6 9	312,820 12 11
Vapeurs n'entrant pas dans les docks.......	225 201	3,116 12 1	23 1 11	» » »
Runcorn	203,194	900 14 6	» » »	» » »
Total général....	4,190,251	180,223 12 9	136,637 8 8	312,820 12 11

NAVIGATION.

En raison des progrès incessants de sa navigation, Liverpool peut être considéré aujourd'hui comme le premier port du monde. Il y a peu d'années encore, Londres tenait cette place d'honneur : sans avoir déchu, la métropole s'est vue dépassée par sa rivale. Cette marche irrésistible dans les voies de la prospérité se manifeste ainsi d'une année à l'autre d'une manière plus sensible : on ne sait où s'arrêtera un tel mouvement. C'est qu'aussi à cause de sa position topographique, de la sûreté de son port, Liverpool est devenu le point de départ des grandes lignes qui rayonnent vers les Amériques et les diverses parties du continent européen.

Le tableau suivant donne le nombre des différentes sortes de navigations qui ont composé le mouvement de ce grand port durant les dix dernières années :

Année finissant le 24 juin.	Navires.	Commerce étranger. — Tonneaux.	Navires à vapeur. — Tonneaux.	Navires côtiers. — Tonneaux	Navires pour Runcorn. — Tonneaux.	TOTAUX. — Tonneaux.
1844	18,411	1,073,948	862,715	574,589	121,460	2,632,712
1845	20,521	1,326,337	940,772	612,145	137,277	3,016,531
1846	19,951	1,302,843	1,054,756	613,125	125,420	3,096,444
1847	20,889	1,463,051	1,118,480	617 919	152,089	3,351,539
1848	20,311	1,392,198	1,139,066	590 650	163,049	3,284,963
1849	20,733	1,581,944	1,253,625	648 244	155,333	3,639,146
1850	20,457	1,489,891	1,249,411	643 821	153,214	3,536,337
1851	21,071	1,642,636	1,260,005	656 856	178,169	3,737,666
1852	20,473	1,728,100	1,313,988	648 675	221,734	3,912,501
1853	20,490	1,770,210	1,282,769	647 227	189,775	3,889,968
1854	»	2,044,491	1,421,680	647,268	»	4,113,389

Maintenant, voici le relevé des grandes lignes à va-

peur : Liverpool en compte 23, dont 22 en activité et une à l'état de projet et devant recevoir une réalisation prochaine.

PORTS de destinatiou au de relâche.	NOMBRE das lignss.	NOMBRE des navires, tant en activité qu'en construction.
Malle suglaise. New-York, Boston, Halifax	1	9
Malle américaine. New-York	1	4
New-York, Chagres, Jamaique, Havane	1	5
Philadelphie	1	4
Québec, Montréal	1	8
Lisbonne, Fernambouc, Bahia, Montevideo, Rio-de-Janeiro	1	6
Côte orcidentale d'Afrique	1	3
Australie (irrégulière)	2	2
Cap de Bonne-Espérance, Natal (projetée)	1	»
Ports de l'Atlantique	1	6
Saint-Thomas, Tampico	1	1
Smyrne, Constantinople (avec relâche à Gibraltar).	2	17
Palerme, Alexandrie, Beyrouth	1	4
Messine, Trieste	1	4
Gênes, Livourne, Naples	1	5
Gênes, Livourne	1	3
Lisbonne, Cadix	1	5
Oporto, Lisbooue	1	5
Bordeaux, Nantes, Charente	1	4
Anvers	1	2
Hâvre	1	4
TOTAUX	23	101

En outre des grandes lignes, Liverpool possède un

grand nombre de lignes à vapeur faisant le service des côtes du Royaume-Uni. Voici les principaux ports, soit de destination, soit d'escale, desservis par ces lignes :

Londres.	Dundalk,
Bristol.	Wexford.
Rhyll.	Preston.
Glascow (2 lignes).	Lancastre.
Dublin (*id.*).	Runcorn.
Cork.	Ile de Man.
Bangor.	Sligo.
Mary-Port.	Drogheda.
Mostyn.	Newry.
Holyhead.	Carnavon.
Jersey.	Plymonth.
Gnernesey.	Penzance.
Carlisle.	Southampton.
Belfast (2 lignes).	Rhyel.
Londonderry.	Beaumaris.
Swansea.	Whiteheaven.
Lymerick,	Hayle. Etc.
Waterford (2 lignes).	

Ces différentes lignes représentent un total de 80 navires à vapeur.

Indépendamment de cette navigation à vapeur, on compte encore une cinquantaine de *steamboats* employés au service incessant de la rive gauche de la Mersey et au remorquage des bâtiments, ce qui porte l'ensemble des navires à vapeur de toute dimension attachés au port de Liverpool à plus de 250.

Somme toute, il résulte de relevés publiés récemment, que les négociants et armateurs de Liverpool

possèdent, en navires de toutes sortes, une valeur qui dépasse 250,000,000 de fr. Ces bâtiments, dont le nombre s'accroît tous les jours, sont employés, concurremment avec ceux des autres ports du Royaume-Uni et de l'étranger, à transporter dans toutes les parties du monde connu les énormes quantités de produits dont l'accumulation et l'écoulement incessants représentent les sources vives de la fortune publique.

Droits à acquitter par les navires étrangers.

DROITS DE PILOTAGE.

A l'Entrée.

	sch.	d.
Du côté ouest de Great-Ormshead portant sud par ouest, ou de Penman-Bachan étant en ligne avec Great-Ormshead	12	0
De l'est de Great-Ormshead comme dessus	11	0
De la seule maison maintenant sur Great-Hilbu-Island, portant S.-S.-O. par compas, ou sera piloté de la rade de Hoyloke seulement, ou de la bouée de Fairway dans le canal de Fornby	7	0

A la Sortie.

Passant par le canal du Rock ou le canal de Fornby.	7	0

Aucun navire étranger faisant voyage à l'étranger ne peut, ni à la sortie ni à l'entrée, refuser un pilote; mais si un navire a passé la bouée de Brésil dans le canal du Rock, ou la bouée de Middle-Patch dans le canal de Fornby, ou si un bateau-pilote rencontre un navire dans les canaux pendant les temps orageux sans pouvoir l'aborder sans danger imminent, alors le

pilote en signalera le passage en allant en avant, et en tout cas aura droit à tel droit de pilotage qui sera adjugé par le Comité à l'assemblée suivante.

Droits de Mouillage.

	sch.	d.
Par chaque navire	1	6

Les navires en relâche forcée ne paient pas les droits de port.

Droits de Phares.

Pour tout navire faisant les voyages entre Liverpool, Saint-David-Head ou Carlisle, ou toute autre place intermédiaire .... (par tonneau)	1	4
Pour tout navire faisant voyage entre Liverpool et tont autre port dans la Grande-Bretagne ou l'Irlande, on les îles adjacentes qui ne sont pas susnommées	»	1/2
Pour tont navire faisant voyage entre Liverpool et tout autre port hors du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne, Irlande et les îles adjacentes	»	1

Droits de Phares flottants.

Tout navire faisant voyage entre Liverpool et les ports entre Duncansbay-Head et le Lands-End sur la côte ouest de la Grande-Bretagne, et entre Malling-Head et le cap Clear sur la côte est de l'Irlande........	»	1/8
Tout navire faisant voyage entre Liverpool et les ports entre Duncansbay-Head et le Lands-End du côté sud-est de la Grande-Bretagne, et entre Malling-Head et le cap Clear sur la côte ouest de l'Irlande	»	1/4

Tout navire voyageant entre Liverpool et les ports

étrangers au nord du cap de Bonne-Espérance et au nord du cap Horn........................ » 1/2

Tout navire entre Liverpool et les ports à l'ouest du cap Horn et à l'est du cap de Bonne-Espérance... » 1/2

Droits de Docks.

Pour navire venant de tous les ports d'Europe au nord du cap Finistère, à l'Ouest de North-Cap, en dehors du Cattegat et de la Baltique, y compris les îles Guernesey, Jersey, Alderney, Sark, les îles Faro, et Islande................ (par tonneau) » 9

Pour tous ceux venant de tous les ports en dedans du Cattegat et de la Baltique, y compris la Suède et la mer Blanche, ceux à l'Est du North-Cap, et tous ceux de l'Europe au Sud du cap Finistère, en dehors de la Méditerranée, Terre-Neuve, Groenland, Davids-Straits, Canaries, îles de l'Ouest, Madère et Açores........................... 1 0

Pour ceux venant de tous les ports de la côte Est de l'Amérique du Nord, les Indes-Occidentales, la côte Est de l'Amérique du Sud; au nord du Rio de la Plata inclusivement; de tous ceux de la côte Ouest d'Afrique et des îles au Nord du cap de Bonne-Espérance, et de tous les ports de la Méditerranée, y compris l'Adriatique, la mer Noire et l'Archipel, les îles de Sainte-Hélène, de l'Ascension et du cap Vert....................................... 1 6

Pour les navires arrivant de tous les ports d'Amérique au sud du Rio de la Plata dans l'océan Pacifique, en Afrique et en Asie à l'Est du cap de Bonne-Espérance.................................. 1 6

CHAPITRE IV.

Commerce.

La quatrième partie de cette étude est exclusivement consacrée à la statistique du commerce de Liverpool. Le mouvement des principaux articles ou produits s'y trouve exposé aussi clairement que possible, mais ne donne qu'une faible idée de l'immense développement acquis par ce grand centre d'opérations depuis le commencement du siècle.

Bien qu'il ne tienne ici qu'une place secondaire, je fais figurer en première ligne le commerce des vins et des esprits comme étant celui qui a le plus d'importance relativement à notre pays, et qui intéresse plus particulièrement la ville de Bordeaux. Pour les autres produits, j'ai suivi la marche adoptée en pareil cas, qui consiste à les classer d'après l'étendue des transactions auxquelles ils donnent lieu.

Pour l'intelligence de ce qui suit, je crois utile de faire figurer ici un tableau du rapport des poids et mesures anglais avec ceux de notre pays. Il est bien entendu que ce tableau, susceptible d'ailleurs d'un plus grand développement, ne comprend que les poids et mesures dont il est question dans le cours du travail :

Poids.

Tonneau.....	20 quintaux.......	1,015 kil.	940 gram.
Hogshead.....	....	550 »	....
Quintal.......	112 livres..........	50 »	797 »
Livre........	16 onces..........	....	450 »
Once.........	16 drams........	....	028 »

MESURES DE CAPACITÉ.

Liquides.

Tonne........	7 barils ${}^{878}/_{1000}$.....	1,144	litr.	»
Pipe.........	2 hogsheads.......	572	»	»
Puncheon.....	84 gallons.........	381	»	36
Hogshead.....	63 »	286	»	56
Barils........	32 »	145	»	»
Gallon impérial.	4 quarts..........	4	»	54
Quart.........	2 pintes..........	1	»	13
Pinte.........	4 gills...........	»	»	56
Gill..........	» »	»	»	14

Matières sèches.

Quarter.......	8 boisseaux.......	290 kil.	75 gram.
Boisseau......	8 gallons.........	36 »	34 »
Gallon........	» »	4 »	54 »

Il y a de plus, pour le grain et la farine :

Sac...........	»	127 kil.	400 gram.
Baril.........	»	89 »	180 »

VINS ET ESPRITS.

Vins. — Les vins reçus en pièces sont le Porto, le Sherry, le Madère, le Malaga, le Marsala, le Ténériffe; ceux importés en caisse sont le Champagne, le Bordeaux, le Bourgogne, et ceux du Rhin, de la Moselle et de l'Ermitage.

Londres et Liverpool sont les deux principaux ports d'importation.

L'importation en Angleterre de toutes les espèces réunies des vins désignés ci-dessus, s'est élevée, du 5 janvier 1852 au 5 janvier 1853, à 6,793,304 gallons

Ci................	6,793,304 gallons.	
Les droits ont été acquittés sur....	6,614,679	»
La consommation intérieure a été de	6,346,061	»
L'exportation a atteint le chiffre de.	1,802,017	»

Les quantités en magasin, à la même époque, étaient :

A Londres de..................	5,450,706 gallons.	
A Liverpool de.................	3,548,134	»
Soit un total de.......	8,998,840 gallons.	

Les vins importés à Liverpool durant l'année 1852 sont répartis comme suit :

VENANT DE L'ÉTRANGER DIRECTEMENT.					ÉQUIVALANT A	
Espèces.	Pipes.	Hogs-heads.	Pièces.	Octaves.	Pipes.	Caisses.
Vins d'Espagne ..	490	1,475	3,037	610	1,999	282
De Portugal	607	849	1,560	29	1,425	1,608
De Sicile.........	131	107	714	220	590	»
De France.......	54	347	219	»	282	14,161
De Madère.......	15	30	39	10	41	1
De diverses sortes	7	32	32	»	31	1,654
TOTAUX....	1,304	2,840	5,601	869	4,168	17,706

VENANT DES PORTS DU PAYS.					ÉQUIVALANT A	
Espèces.	Pipes.	Hogs-heads.	Pièces.	Octaves.	Pipes.	Caisses
Vins d'Espagne...	60	214	369	93	271	696
De Portugal	208	86	169	27	296	282
De Sicile.........	12	32	63	18	46	16
De France........	32	40	4	12	54	840
De Madère.......	34	4	5	4	38	36
Du Cap	117	860	28	»	654	»
De divers pays...	2	13	66	21	28	98
TOTAUX....	565	1,249	704	175	1,387	1,968

Les caisses contiennent de une à trois douzaines de bouteilles chacune.

La valeur des vins importés par mer en cette ville peut être estimée à 130,000 liv. sterl. (droits non compris), soit 3,250,000 fr. Mais il faut ajouter à ce chiffre une moyenne de 10 tonneaux par semaine reçus de Londres par terre, soit, par année, 500 tonneaux, qui, à 1,000 fr. l'un dans l'autre, donnent 500,000 fr. Si nous ajoutons ce chiffre au précédent, nous trouvons que le total des importations s'élève à 3,750,000 fr.

Liverpool compte 30 négociants s'occupant spécialement du commerce des vins; 120 autres joignent les esprits aux vins; 6 courtiers en esprits opèrent sur une large échelle, et le plus souvent achètent, chargent et exportent pour leur propre compte, tandis que les négociants vendent surtout aux détaillants, aux hôteliers et aux consommateurs privés. Leurs vins sont livrés en bouteilles, en caisses et même en pièces, selon la sorte.

Esprits. — Je laisserai de côté la question des distilleries anglaises, pour ne mettre en relief que le commerce des esprits étrangers et coloniaux.

Liverpool avait en entrepôt, au 5 janvier 1853, plus de 4 millions de gallons de rhum, eaux-de-vie et genièvre.

Le rhum est le produit qui marche en tête de cette sorte d'affaires; on le tire des colonies anglaises des Indes-Occidentales. Le tableau suivant établit le chiffre des importations et des stocks de 1848 à 1852 inclusivement :

ANNÉES.	IMPORTATIONS.	STOCKS.
	Puncheons.	Puncheons.
1848	11,420	7,300
1849	9,200	5,100
1850	8,695	5,400
1851	9,575	6,300
1852	11,890	6,[illegible]00

Le puncheon contient 378 litres, et équivaut à une moyenne de 84 gallons; il pèse 900 livres anglaises. Le prix ordinaire du gallon est de 2 schellings 4 deniers (2 fr. 93 c.).

Ainsi donc, l'importation du rhum à Liverpool, pendant la dernière année, équivalait à 5,350 tonneaux de poids, et à 2,926,366,80 fr. de valeur.

L'eau-de-vie importée en cette ville durant la même année 1852, l'a été dans la proportion suivante :

Espèces.	Pièces.	Hogs-heads.	Barils.	ÉQUIVALANT A	
				Pièces.	Caisses.
Cognac	931	4,881	5,563	4,762	5,457
Bordeaux	85	138	34	163	3,591
Des ports de la côte ..	11	118	109	97	338
			TOTAL.................	5,022	9,386

Chaque caisse contient habituellement 12 bouteilles. La valeur totale desdites caisses, jointe à celle des pièces, peut être évaluée à 5 millions de francs, et le poids à 3,000 tonneaux.

Pour l'année 1852, les quantités de genièvre reçues à Liverpool sont résumées dans le relevé ci-après :

Provenance.	Puncheons.	Hogsheads.	Barils.	ÉQUIVALANT A puncheons	ÉQUIVALANT A caisses.
Étranger	36	780	127	458	9,084
Ports de la côte......	»	7	7	8	43
TOTAL................				466	9,127

De même que pour l'eau-de-vie, les caisses sont de douze bouteilles. Leur valeur totale, jointe à celle des puncheons, a été de 250,000 fr., et leur poids de 750 tonneaux.

Je ne parlerai que pour mémoire de la production anglaise des spiritueux, tels que le Whisky, le Gin et les mauvaises eaux-de-vie d'orge, de pommes de terre, etc. Ces espèces sont distillées sur une vaste échelle, particulièrement en Écosse et en Irlande, et sont consommées surtout par les basses classes de la population.

En somme, et si nous y laissons figurer les spiritueux anglais, le total du commerce des vins et des esprits à Liverpool ne s'élève pas à moins de 20,000 tonneaux en poids, et de 25,000,000 de francs en valeur.

En voici l'exacte répartition (1852) :

ESPÈCES.	TONNEAUX.	VALEUR.
Vins étrangers.......	5,000	3,750,000 f.
Rhum	5,350	2,500,000
Eau-de-vie.....	3,000	5,000,000
Genièvre..............................	750	250,000
Spiritueux anglais.....................	4,000	10,000,000
Venant de Londres	1,900	3,500,000
TOTAUX............	20,000	25,000,000 f.

Je passe sous silence le commerce de la bière, du cidre, du poiré et toutes autres boissons. Une étude de cette matière me conduirait trop loin et n'aurait qu'un intérêt presque nul pour les lecteurs de ce Mémoire, fait surtout en vue de la comparaison du commerce de Liverpool avec le nôtre. Au surplus, je n'ai pas besoin de faire remarquer que la fabrication de la bière est considérable, puisqu'elle fournit en quelque sorte à tous les besoins du pays en sa qualité de boisson nationale.

COTON.

Pour le coton comme pour tant d'autres produits, Liverpool marche à la tête de tous les entrepôts du monde. Les importations de cette marchandise, son marché, durant les dix dernières années, au prix moyen, ont excédé en valeur 350,000,000 de francs par an. Les traites et paiements par chaque jour ouvrable approchent de 1,250,000 fr., et les droits de courtage à 1/2 p. 0/0 y compris les transactions spéculatives, répartis entre cent courtiers de ce produit, ont été évalués à 5,000,000 de francs par an. D'après les relevés officiels, la France a consommé en 1852 451,031 balles, ce qui établit une moyenne de 8,730 balles par semaine, c'est-à-dire 1/5 environ de la quantité consommée et réexportée par la Grande-Bretagne durant la même période.

A l'exception de 150 à 200,000 balles, les importations de coton en Angleterre sont entièrement centralisées dans le port de Liverpool, ainsi qu'il résulte du tableau suivant :

EN 1852.	BALLES.
Liverpool	2,205,738
Londres..	48.700
Hull et Bristol..	27,200
Ecosse..	75,700
TOTAL....................	2,357,338

Encore convient-il de faire observer que les cotons reçus directement à Londres et dans les autres ports du royaume, s'ils ne trouvent pas leur écoulement sur ces places, sont fréquemment envoyés à Liverpool pour y être vendus.

Le coton y vient directement des États-Unis, des Indes-Orientales, du littoral sud de la Méditerranée, du Brésil, de la côte d'Afrique et des Indes-Occidentales. Ci-après le tableau de l'importation du coton à Liverpool pendant les dix dernières années. Il est utile de remarquer le rapide accroissement de ces importations :

ANNÉES.	BALLES.
1843	1,557,597
1844	1,490,884
1845	1,652,731
1846	1,134.194
1847	1,087,058
1848	1,568,000
1849	1,732,700
1850	1,573,100
1851	1,748,946
1852	2,205,738

Le total des exportations par Liverpool, du coton manufacturé, représente, pour l'année 1852, une valeur approximative de 21,219,311 liv., c'est-à-dire 528,382,775 fr.

CÉRÉALES.

La production approximative des grains dans le Royaume-Uni est estimée, année moyenne, à plus de 60,000,000 quarters en quantité, et à 80,000,000 de liv. sterl. en valeur.

Liverpool reçoit pour sa consommation et la réexportation, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, des grains et farines de l'Irlande, qui, à elle seule, figure pour un quart de la production totale du Royaume, de la Baltique, de la mer Noire, des États-Unis et de la France.

Voici, d'après la *Gazette mercantile de Liverpool*, l'importation des grains et farines dans ce port pendant l'année 1852. On comprendra que 1853, qui fut une année exceptionnelle à cause des perturbations que jeta la mauvaise récolte dans ce commerce, n'ait point été choisi pour établir une moyenne.

ARTICLES.	QUANTITÉS.		EN TONNEAUX.
Blé	Quarters ..	604,164	120,833
Avoine	Id	242,222	34,652
Orge	Id	48,238	9,647
Haricots	Id	126,506	25,301
Pois	Id	18,188	3,778
Seigle	Id	48,355	6,044
Farineux	Loads......	353,693	37,895
Farine	Sacs.......	1,033,316	103,331
Maïs	Quarters ...	205,285	41,057
Farine de maïs	Barils	200	20
	TOTAL		382,538

On évalue à 5,000,000 liv. sterl. par an la valeur des capitaux affectés à ce commerce, soit 125,000,000 fr.

Les négociants en grains se plaignent vivement de deux choses : d'abord, de ce qu'une industrie si importante sous tous les rapports n'ait pas à Liverpool, comme dans tous les autres ports de l'Angleterre, des docks et des quais spéciaux pour débarquer ses produits importés, et des magasins affectés à les recevoir; en second lieu, de ce que les mesures soient si diverses et n'aient aucun rapport de poids avec celles du même nom en usage sur les autres marchés du royaume. Ces réclamations me paraissent justes et fondées. Il n'est guère permis de douter que l'administration supérieure des docks, qui élucide en ce moment les projets d'extension et d'amélioration soumis à sa sanction, n'ait égard à la première. Sans contredit, si les propositions sont adoptées, des greniers et des docks spéciaux seront créés. Quant à la seconde, relative à l'unité dans le mode de mesurage, elle ne peut manquer d'être prise tôt ou tard en considération ; mais qui pourrait en assigner l'époque? On ne peut le nier, l'Angleterre est un pays d'initiative. Cependant, les vieilles coutumes y ont de bien profondes et bien solides racines. Dès qu'il s'agit de créer, on marche toujours en avant dans ce pays. Lorsqu'au lieu de créations à faire, ce sont des usages, des préjugés établis de longue date qu'il faut détruire, la chose rencontre mille obstacles, mille oppositions, et est beaucoup moins prompte à réaliser.

MÉTAUX.

Fer. — L'Angleterre ne compte pas moins de 178 fonderies de fer avec un matériel d'une valeur de 100

millions de francs. La production du fer, pendant la dernière année, a été estimée à 2,697,240 tonneaux, qui, à 75 fr., forment un total de 202,293,000 fr.

Liverpool est pour le fer le principal port d'embarquement. Il reçoit une partie de ses approvisionnements de l'Écosse Occidentale et de la Galles du Sud, par mer, tant pour la consommation de l'Angleterre que pour l'exportation. Il en reçoit également de Whitehaven et des comtés de Stafford, de Shrop et d'York. Ce commerce est entre les mains d'une cinquantaine d'agents-commissionnaires, négociants, etc. Les courtiers prélèvent une commission de 10 p. 0/0.

La consommation de la ville est en moyenne de 55 à 60,000 tonnes.

Les droits de fret sur le fer de l'Écosse Occidentale varient de 6 à 8 sch. par tonneau; de Whitehaven, ils sont de 4 à 5 sch., et de la Galles du Sud, de 7 sch. 6 d. à 8 sch. 6 d. Par terre, le prix du transport est depuis 6 sch. jusqu'à 12 sch. 6 d., selon la distance parcourue.

L'ensemble des importations, tant par voie de terre que par eau, s'est élevé en 1852 à 374,648 tonneaux.

L'ensemble des exportations pour toutes les destinations, a été, d'après un relevé de la Douane, de 315,839 tonneaux pendant la même année.

C'est particulièrement aux États-Unis que Liverpool expédie, soit en rails, barres, gueuses, cercles, etc., les plus grandes quantités de fer. En 1852, les envois à New-York, Boston et Philadelphie, ne se sont pas élevés à moins de 168,728 tonneaux; en 1846, ils ne dépassaient point 27,007. Ces deux chiffres comparés

donnent une idée de l'immense développement de cette industrie.

Les ferblancs et les tôles sont manufacturés dans la Galles du Sud et le comté de Stafford. Liverpool en a reçu en 1852 de ces deux centres manufacturiers, tant par terre que par eau, 640,528 caisses, d'un poids d'environ 125 liv. et d'une valeur de 41 fr. 65 c. chacune.

Liverpool a expédié aux États-Unis et au Canada, durant la même période, 512,400 de ces caisses. L'Australie, avec ses besoins de colonie naissante, vient d'ouvrir un nouveau débouché à ces produits.

Cuivre. — Pour cet article et les suivants, je me contenterai d'indiquer d'une manière sommaire l'ensemble des opérations. Par de longs développements, je craindrais d'élargir trop le cadre que je me suis tracé, lequel consiste à ne donner qu'une idée générale du commerce de cette ville, surtout en ce qui touche à ses branches secondaires.

On compte en Angleterre 176 mines de cuivre actuellement en exploitation.

Les quantités de ce métal importées à Liverpool en 1852 sont comme suit :

Minerai.....................	11,774 tonnes.
Cuivre en lingots, saumons, etc.	7,078 »
Cuivre en feuilles (environ)....	7,050 »
Total............	25,852 tonnes.

Liverpool reçoit le minerai de cuivre de Cuba, de

l'Australie, du Chili, de Swansea, Ulverston, Carnawon, Amlwich, etc.

Il le renvoie manufacturé, c'est-à-dire en saumons, lingots, etc., aux États-Unis, en France, dans la Méditerranée et dans les Indes-Orientales.

Plomb. — Il n'y a pas moins de 230 mines de plomb dans le Royaume-Uni.

A Liverpool, ce commerce est entre les mains d'une demi-douzaine de manufacturiers.

Le total des affaires de la ville, en 1852, fut de 16,000 tonnes, équivalant à une valeur de 8 millions de francs.

Partie a été exportée, partie livrée dans la contrée pour répondre aux besoins de la consommation.

Du reste, l'exportation du plomb subit, depuis quelques années, une décroissance sensible.

Étain. — La Grande-Bretagne possède 118 mines de ce métal; les principales sont dans les comtés de Cornouailles et de Devon. Elles fournissent annuellement 10,000 tonnes de minerai, qui, affinées, produisent 7,000 tonneaux d'étain.

Les importations dans Liverpool en 1852 ont été de 1,650 tonnes, qui, à 2,100 fr. la tonne, donnent un chiffre de près de 3,500,000 fr.

Or et argent. — Liverpool a reçu, durant l'année 1852, 600 tonnes pesant de ces métaux précieux, équivalant à une somme de 175,000,000 de francs; ils pro-

venaient particulièrement des États-Unis et de l'Amérique du Sud.

Quincaillerie et Coutellerie. — On compte 400,000 personnes employées dans les manufactures de l'Angleterre où se confectionnent tous les articles de quincaillerie et de coutellerie. Liverpool est le grand débouché de ces produits. Si l'on y comprend tous les fers manufacturés relatifs à la navigation, tels que chaînes, ancres, etc., je trouve que plus de 100,000 tonneaux, représentant une valeur de 90,000,000 de fr., ont été embarqués dans ce port en 1852.

Je passerai sous silence, pour éviter les longueurs, le commerce du zinc, de la manganèse, de l'acier, du mercure, de l'antimoine, du bismuth, du cobalt, des sulfures, etc.; ces branches d'industrie n'ont d'ailleurs à Liverpool qu'une importance très-secondaire lorsqu'on les considère relativement aux affaires qui se font sur les grands produits.

BOIS.

L'importation totale des bois de construction (timber) dans le Royaume-Uni est évaluée à 2,500,000 tonnes par an.

Liverpool, Londres et Hull collectivement représentent un tiers de cette importation. Dans ce tiers, Liverpool figure pour une moyenne de 270,000 tonnes. Ces bois, destinés aux bâtiments, à la construction des vaisseaux et à l'ébénisterie, sont particulièrement tirés de l'Amérique du Nord et des pays de la Baltique.

Le tableau ci-après donne le nombre des navires employés à ce commerce, ainsi que la quantité exacte

de l'importation (par tonne) pendant les dix dernières anneés :

ANNÉES.	NOMBRE des navires.	TONNAGE des navires.	TONNEAUX de poids.
1844	372	171,771	197,536
1845	420	203,558	234,191
1846	566	273,646	314,672
1847	598	279,561	321,495
1848	398	196,991	228,839
1849	397	206,349	248,804
1850	552	239,924	275,912
1851	403	221,499	254,723
1852	466	268,960	309,304
1853	443	272,771	313,186

Ce qui établit une moyenne annuelle de 450 cargaisons de 600 tonneaux chacune, et constitue un accroissement de 60 p. 0/0 sur l'importation de 1844 à 1853. Le nombre des navires venus de l'Amérique du Nord (Canada) durant ces dix années, s'élève à une moyenne annuelle de 373, jaugeant 655 tonneaux chaque, et représentant un chiffre total de 244,257 tonnes de bois.

Ceux venus de la Baltique offrent un total de 78, jaugeant 328 tonneaux chacun, et portant ensemble 25,641 tonnes de marchandise.

Les bois de construction sont transportés dans l'intérieur du pays au moyen des canaux et des chemins de fer, dans la proportion suivante :

Par les canaux..........................	56 p. 0/0
Par les chemins de fer....................	23 »
Ce qui reste dans la ville est distribué aux environs pour le stock et les besoins de la consommation........................	21 »
TOTAL égal........	100

La valeur de l'importation à Liverpool en 1853 (bois de toutes sortes) a été estimée à 1,300,000 liv. sterl. (soit en monnaie française : 32,500,000 fr.)

CHARBON.

Le commerce du charbon en Angleterre atteint des proportions colossales. Par exemple : il existe sur la surface du Royaume 3,000 mines de houille, employant 250,000 individus, hommes, femmes et enfants. Le capital engagé dans le matériel des travaux d'extraction, de transport et d'embarquement, s'élève au delà de 30,000,000 liv. sterl. (750,000,000 de fr.), et le charbon fourni annuellement par l'ensemble des mines excède 34,000,000 de tonneaux, dont la valeur est estimée 10,000,000 liv. sterl. (250,000,000 de fr.).

Les mines du comté de Lancastre produisent environ 4,000,000 de tonnes par année dans les seuls districts suivants :

Wigan.............................	2,000,000
Bolton..............................	1,000,000
Saint-Hélens.........................	1,000,000

Ces trois mines couvrent ensemble une superficie de 600 milles (800 kilomètres) carrés.

La profondeur des puits, dans le comté, est d'une moyenne de 850 pieds, tandis qu'elle est de 1,500 pieds dans les districts de Newcastle et de Durham; ce qui rend les frais d'extraction, dans le Lancashire, de *1 sch. 6 d.* meilleur marché par tonne.

Les principaux endroits d'où Liverpool tire le charbon sont Wigan et Saint-Hélens; il y est amené par

les chemins de fer, et sur les canaux au moyen de bateaux affectés à cet usage et désignés sous le nom de *colliers*. Le prix du transport varie de 1 sch. à 2 sch. 6 d.

La navigation à vapeur, les briqneteries et le chauffage des maisons entrent pour la plus large part dans la consommation du charbon.

Liverpool a exporté :

En 1851......................	371,160 tonneaux.
En 1852......................	383,577 »

Le prix moyen, pendant les mêmes périodes, a été de 9 sch. 7 d. par tonneau.

Le total des divers droits à acquitter pour tout chargement de charbon à Liverpool s'élève généralement à 2 sch. 5 d. par tonneau.

SEL.

On estime à plus d'un million de pieds les cuves employées dans les raffineries de sel en Angleterre, lesquelles cuves, si l'on y ajoute les appareils, les machines, ustensiles et bateaux employés à l'exploitation de cette industrie, représentent un capital qu'on ne porte pas à moins de 25,000,000 de fr. Plus de 3,000 hommes travaillent dans les salines.

Sur les 97 manufactures de sel que l'on compte dans le Royaume, 79 sont situées dans la vallée de Weaver (comté de Chester).

Le sel provenant de mine est trouvé à l'état sec, demi-transparent, et offre beaucoup d'analogie avec lalun; on le nomme sel de roche *(rock salt)*.

Cette espèce est exportée en Hollande et en Belgique pour y être manufacturée et passer à l'état de sel blanc.

Mais la plus grande qnantité de sel est produite par l'évaporation de l'eau salée. Une fois cristallisée, cette espèce reçoit le nom de sel commun *(common salt)* et sert principalement pour les salaisons : à cause de son mordant, on en fait également usage dans la composition des alcalis.

Quand il est séché et qu'on lui a fait subir diverses préparations, on le désigne par la dénomination de sel étuvé *(stoved salt)*, et il est consommé comme assaisonnement et condiment.

On emploie 1,200 livres de charbon à l'évaporation d'une quantité de liquide salin suffisante ponr obtenir une tonne de sel.

La production entière du Royaume monte à 800,000 tonneaux par année. Une moitié est exportée et l'autre est consommée à l'intérieur. Liverpool figure dans cette consommation pour 10,000 tonneaux.

Le tableau suivant indique les quantités de sel exportées de Liverpool en 1851 et en 1852, avec les pays pour lesquels ces exportations ont eu lieu :

PAYS DE DESTINATION.	1851. TONNEAUX.	1852. TONNEAUX.
Baltique et nord de l'Europe (sel blanc)...	98,302	91,619
Etats-Unis.................. id........	179,146	176,546
Canada.................... id........	55,417	54,062
Indes-Orientales............ id........	69.312	56,164
Afrique.................... id........	14,714	10,151
Australie.................. id........	2,526	4,295
Angleterre, Irlande, etc..... id........	74,473	116,419
Divers (sel de roche)......................	58,404	78,761
TOTAUX..........	552,294	568,077

Cette courte Notice suffira, je pense, pour donner une idée générale d'une branche importante du commerce de Liverpool.

TABAC.

La consommation du tabac dans la Grande-Bretagne et l'Irlande est évaluée à 26,000 tonneaux par an, dont plus de la moitié est introduite par la contrebande à cause des droits excessifs qui frappent ce produit à l'entrée.

On compte à Liverpool 6 courtiers de tabac, 22 manufacturiers et 160 marchands au détail.

Le nombre total des *hogsheads* (boucauts) de 550 kil. importés et réexportés, et celui des stocks durant les sept années de 1846 à 1852 inclusivement, a été comme il est indiqué ci-après :

ANNÉES.	IMPORTATIONS. Hogsheads.	LIVRAISONS. Hogsheads.	STOCKS. Hogsheads.
1846	15,020	12,361	19,961
1847	10,366	11,874	18,453
1848	10,477	12,811	16,119
1849	13,205	12,969	16,355
1850	12,556	11,450	17,452
1851	10,041	12,452	15,041
1852	13,293	14,574	13,760

On voit ainsi que les livraisons de 1852 équivalent à 8,380 tonneaux de poids; ce qui, à une moyenne de 41 c. 3/4 par livre, soit 625 fr. par boucaut *(hogshead)*, droit excepté, donne 9,125,000 fr.

Voici comment ont été réparties les livraisons :

LIVRAISONS.	HOGSHEADS.
Pour l'intérieur	5,243
Irlande	3,591
Ports de la côte	3,138
Exportation	2,602
TOTAL	14,574

Les livraisons à l'intérieur ont été envoyées à Leeds, Halifax, York, Manchester, Birmingham, etc.

Les exportations se sont faites pour la côte d'Afrique, la Hollande, Malte, Saint-Sébastien, Alexandrie, Bahia, Anvers, Rio-Janeiro, Gibraltar, l'Ile-de-Man, Guernesey, Draaman, Christiania, Drowtheim, Sénégal, Liberia, etc.

Aux boucauts venus d'Amérique pendant la même année (1852), il faut ajouter les importations suivantes, équivalant à 400 tonneaux en poids et à 1,000,000 de fr. en valeur :

2,800 boites, caques ou boucauts (tabac manufacturé).
2,129 balles (tabac en feuilles).
139 caisses *id.*
178 caisses (cigares).

Les manufacturiers de Liverpool coupent le *leaf* (tabac en feuilles), et lui donnent, selon son espèce ou sa qualité, les noms de *shag, bird-eyes, rolls, cawendich, negro* et *pigtail.* Cette préparation opérée, le tabac se distribue, partie dans la ville et partie dans la contrée, en petites caisses. La somme de ces tabacs représente un poids de 660 tonneaux par an.

Liverpool reçoit fort peu de cigares (de 160 à 200 caisses au plus), la principale importation ayant lieu par la métropole; mais il y a dans la ville une demi-douzaine de personnes qui en font manufacturer 10 tonnes environ par année.

La manipulation des tabacs, en général à Liverpool, occupe plus de 400 individus. Ce commerce a subi depuis quelques années un accroissement sensible.

Le tabac en poudre de toutes sortes est manufacturé dans la ville, mais en très-petite quantité.

On compte 9 fabricants de pipes à Liverpool, qui emploient 150 individus, moitié femmes, moitié hommes. L'exportation des pipes s'est élevée en 1852 à 700 tonnes en poids, et en valeur à 375,000 fr.

PEAUX, CUIRS, MATIÈRES TANNANTES.

Il y a en Angleterre 500 tanneries, dont 329 en activité. 360,000 personnes sont occupées par les diververses industries qui font usage de la peau. Les produits annuels de ces industries ne sont pas d'une valeur moindre de 450,000,000 de fr.

Les importations de peaux à Liverpool ont été comme suit de 1848 à 1852 inclusivement :

ESPÈCES.	1848. Quantités.	1849. Quantités.	1850. Quantités.	1851. Quantités.	1852. Quantités.
Peaux de bœufs et de vaches	326,249	396,393	265,624	289,287	250,544
Id. des Indes-Orientales.	191,552	206,500	286,400	218,700	96,000
Id. de chevaux..........	67,870	129,600	139,800	80,800	54,731
Id. de veaux............	177,600	113,300	159,000	167,600	184,000

La masse principale de ces importations, tant en peaux brutes salées qu'en peaux sèches, provient de Buenos-Ayres, Rio-Grande, etc.

Voici maintenant le tableau résumant la quantité des matières tannantes importées à Liverpool durant la même période :

ESPÈCES.	1848. Tonneaux.	1849. Tonneaux.	1850. Tonneaux.	1851. Tonneaux.	1852. Tonneaux.
Weight	9,826	12,360	9,534	9,160	7,438
Bark	4,800	3,350	5,500	4,650	4,530
Valonia	2,416	5,920	4,700	4,050	5,700
Shumac	5,400	6,912	8,196	7,366	5,050
Terra-Japonica, etc	1,100	1,174	620	2,300	1,500
Cutch	600	142	280	740	310
Divi-Divi	10	490	2,770	2,250	2,030
TOTAUX	24,052	40,348	31,600	30,496	26,538

L'industrie des peaux et des cuirs est représentée à Liverpool ainsi qu'il suit :

Négociants-importateurs	26
Courtiers	4
Tanneurs	9
Peaussiers	2
Corroyeurs	40
Marchands de cuirs	14
Cordonniers et bottiers	270

L'étendue des affaires de la dernière année sur les peaux, cuirs, matières tannantes, os, cornes, poils, etc., a été d'environ 56,600 tonneaux en poids, et de 28,825,000 fr. en valeur.

LAINE.

La laine étrangère est reconnue plus propre à la fabrication des beaux tissus; la laine anglaise est particulièrement employée à la confection des filés, des tapis, des couvertures, des flanelles, etc.

La production totale de la laine dans les trois Royaumes est estimée, par an, à 32,000,000 de toisons, d'environ 4 liv. chacune, soit 450,000 balles de 240 liv., qui, à 9 balles par tonneau de poids, représentent un total de 50,000 tonneaux. A 10 d. la livre, 4,500,000 liv. sterl. de valeur; en monnaie de France : 112,500,000 fr.

L'importation dans le Royaume, tant des colonies anglaises que de l'étranger, a été en 1852 de 40,934 tonneaux.

L'importation à Liverpool de toutes sortes de laines a été, en 1850-51-52, ainsi qu'il suit :

PROVENANCE.	1850. BALLES.	1851. BALLES.	1852. BALLES.
Étrangère	63,511	76,589	73,203
Anglaise	888	1,414	1,024
Irlandaise	4,184	4,008	3,722
Ecossaise	13,182	10,963	10,577
TOTAUX	81,765	92,974	88,526

A ces quantités, il est nécessaire d'ajouter un assez grand nombre de balles venues d'Écosse ou de tout autre point de l'intérieur par les chemins de fer.

Ces laines n'étant point soumises comme celles du dehors à des formalités de douane, leur quantité ne se trouve point déterminée dans les relevés commerciaux. Toute appréciation ne pourrait qu'être fort vague.

Les affaires sur les laines à Liverpool, en 1852, ont porté sur 14,650 tonneaux, représentant une valeur approximative de 46,250,000 fr.

Ce commerce est entre les mains de 20 courtiers.

Les exportations de laines anglaises et irlandaises (1852) ont atteint, d'après les déclarations faites en douane, un chiffre de 19,500,000 fr.

Les laines manufacturées exportées par Liverpool ont été, la même année, de 8,000 tonneaux. Ces produits sont contenus dans des ballots d'un poids de 200 à 800 liv.

Il est consigné dans un *Parliamentary paper, nº 744*, que l'exportation entière des laines manufacturées, par le port de Liverpool, montait en valeur déclarée, pour 1850, à 131,575,000 fr., et pour 1851, à 128,004,425 fr.

THÉ, CAFÉ, CACAO, CHICORÉE.

D'après un relevé, il existe dans le Royaume-Uni 128,167 marchands de thé et de café au détail. Ces débitants alimentent leur industrie par une moyenne annuelle de 90 à 100 cargaisons de thé, représentant 25,500 tonneaux. La réexportation n'excédant pas 2,000 tonnes, il en reste 23,500 pour la consommation intérieure, qui, à raison de 11,250 fr. le tonneau, y compris les droits, se trouve portée à une valeur de 241,875,000 fr., chiffre véritablement fabuleux.

Les espèces, au nombre de 24, ont dans le commerce tant de dénominations, qu'il serait superflu de les rappeler. Celles dont l'usage est le plus général sont le Longou, la Poudre à canon, le Souchong, le Pekõe, etc.

Le gouvernement anglais perçoit annuellement, sur les importations du thé, un droit énorme de 6,000,000 de liv. sterl., soit 150,000,000 de fr.

ANNÉES.	IMPORTATIONS. (Tonneaux.)	STOCKS. (Tonneaux.)
1848	5,900	2,250
1849	14,025	5,000
1850	13,310	4,554
1851	10,100	4,242
1852	6,110	1,940

Liverpool tire ses cafés du Brésil et des Indes-Occidentales.

Le tableau ci-après indique l'importation et les stocks du café en ce port de 1848 à 1852 inclusivement :

ANNÉES.	IMPORTATIONS. (Tonneaux.)	STOCKS. (Tonneaux.)
1848	3,150	3,100
1849	4,300	2,000
1850	3,700	2,475
1851	3,317	2,450
1852	3,100	2,500

Il résulte de ces chiffres que le commerce du café, à Liverpool, tend plutôt à décroître qu'à se développer.

Les importations de cacao à Liverpool ont atteint, en 1852, le chiffre de 997 tonneaux.

Le commerce de la chicorée est considérable en cette ville; on l'évalue à la moitié de celui du café en quantité; seulement il progresse, tandis que l'autre s'amoindrit.

SUCRE.

On comprend qu'une denrée d'un usage aussi général donne lieu à de grandes transactions sur une place

de l'importance de celle dont je m'occupe. Si Londres est le marché principal du sucre, Liverpool vient immédiatement en seconde ligne, car la quantité des importations de ce produit est du tiers de celui de la capitale.

Ci-dessous le relevé des importations du sucre et des mélasses à Liverpool durant la période de 1848 à 1852, avec le stock pour chacun au 31 décembre :

ANNÉES.	SUCRES.		MÉLASSES.	
	IMPORTATIONS (tonneaux).	STOCKS (tonneaux).	IMPORTATIONS (tonneaux).	STOCKS. (tonneaux).
1848	61,688	26,211	5,900	2,250
1849	67.070	26,855	14,025	5,000
1850	62,023	24,961	13,310	4,554
1851	71,837	29,450	10,100	4,242
1852	61,065	24,115	6,110	1,940

Il y a 400 négociants importateurs en sucre à Liverpool, 35 courtiers et 9 marchands en gros.

La valeur totale des importations de sucre à Liverpool est de 40,000,000 de fr. (droits non compris).

Celle des mélasses, de 2,500,000 fr.

La consommation de sucre à Liverpool est évaluée à 28 liv. par tête, soit à 6,000 tonneaux par année pour toute la population.

POTERIES.

La fabrication et le commerce des poteries ont une grande importance en Angleterre. Les principales manufactures sont situées dans un groupe de huit petites villes du comté de Stafford. Une partie de ces produits sont dirigés sur Liverpool pour être exportés. Le transport se fait en général par eau au moyen des canaux

et de la rivière. Son prix varie de 6 sch. 8 d. à 7 sch. 8 d. par tonneau.

L'importation des poteries de toute espèce, par Liverpool, a été ainsi qu'il suit pour les années 1850, 1851 et 1852. Ce tableau indique également les pays de destination :

PAYS DE DESTINATION.	1850. BALLOTS.	1851. BALLOTS.	1852. BALLOTS.
États-Unis	95,502	99,557	87,600
Canada	7,537	11,537	9,234
Brésil	9,370	12,140	19,441
Indes-Occidentales	10,782	11,053	10,196
Europe	9,488	8,974	8,496
Continent espagnol	6,605	7.572	5,416
Amérique du sud	6,323	6,826	7,165
Indes-Orientales	3,602	3,502	6,197
Plata	2,073	3,082	4,663
Afrique	1,650	1,811	1,553
Australie	946	1,288	2,077
TOTAL des ballots	153,878	167,144	162,038
Tonneaux de poids	45,293	53,715	54,013

La valeur approximative de ces exportations annuelles est de 25,000,000 de fr.

Conformément aux règlements de la Douane, les expéditeurs doivent déclarer le nombre des pièces embarquées; ensuite de cette déclaration, vérification est faite par les employés de la manière la plus minutieuse. Une telle formalité est longue à remplir et amène beaucoup de retards dans les expéditions.

La quantité de poteries reçues à Liverpool en 1853, pour les besoins de la ville et l'embarquement à destination des côtes, a été de 33,465 ballots pesant ensemble 11,555 tonnes, et d'une valeur d'environ 6,250,000 fr.

Pendant la même année, Liverpool a reçu de Li-

vourne 1,500 tonneaux de borax, exclusivement destiné au glaçage des poteries. Ces 1,500 tonnes subirent au préalable une préparation dans des usines voisines de la ville, et furent expédiées aux fabriques dans des caisses de 14 à 1,600 livres anglaises. De semblables importations ont lieu chaque année.

En vue d'éviter la prolixité, je me contente, dans le tableau suivant, de donner une rapide nomenclature des articles et produits dont le commerce a une moins grande importance. Je laisse même entièrement de côté plusieurs articles qu'il serait fatigant d'énumérer.

IMPORTATIONS.			EXPORTATIONS.		
Articles.	Poids en tonneaux.	Valeur en livres sterlings.	Articles.	Poids en tonneaux.	Valeur en livres sterlings.
Huiles de toutes sortes.	51,980	3,395,000	Provisions de navires..	100,000	4,500,000
Bétail	70,000	2,600,000	Quincaillerie	100,000	3,500,000
Beurre	18,500	1,188,000	Toiles	25,000	3,350,000
Suif	14,500	650,000	Ferblanterie	40,033	1,000,000
Soie	500	650,000	Soie	500	650,000
Garance	10,639	425,000	Produits chimiques	50,000	500,000
Chanvre	10,000	350,000	Savons et chandelles	10,000	420,000
Bœuf et porc (chair)	9,350	320,000	Bottes et souliers	2,100	400,000
Œufs	9,260	300,000	Huile de lin	9,600	240,000
Riz	24,118	270,000	Papeterie	3,500	240,000
Drogueries	950	270,000	Beurre	3,140	220,000
Poisson	20,000	250,000	Verreries	10,500	210,000
Guano	22,722	180,000	Bière anglaise	13,340	180,000
Salpêtre	11,734	180,000	Huile de palme	5,474	165,000
Graine de lin	12,940	160,000	Poudre	2,250	100,000
Graines	5,170	158,000	Indigo	180	100,000
Raisins secs	4,020	160,000	Cordages	1,500	80,000
Oranges et citrons	15,700	150,000	Riz	6,307	75,000
Volaille	4,000	150,000	Cendres	2,369	63,000
Salaisons	3,000	130,000	Allumettes	6	60,000
Cendres	4,600	125,000	Pommes de terre	10,000	45,000
Pommes de terre	30,000	120,000	Guano	5,000	40,000
Bois de teinture	17,790	100,000	Volaille	1,000	40,000
Mélasses	6,110	100,000	Bœuf et porc (chair)	540	16,000
Soufre	12,250	98,000	Ardoises	7,000	15,000
Caoutchouc	650	85,000	Bois de teinture	2,350	12,000
Gommes	1,125	80,000	Pipes	700	15,000
Raisin	180	80,000	Briques	18,000	10,000
Noix, noisettes, etc.	2,250	75,000	Chanvre	617	10,000
Os, etc	14,700	70,000	Epices	250	10,000
Divers	»	»	Divers, etc.	3,580	17,000

Pour résumer ce travail de statistique et donner une idée de la suprématie de Liverpool sur tous les ports du Royaume-Uni, il suffira d'établir une comparaison. Par exemple : l'exportation des produits naturels manufacturés de l'Angleterre et de l'Irlande ayant été

en 1851 de	£.	70,400,336
» 1852 »		72,436,165
» 1853 »		91,549,388

voyons quelle a été la part de Liverpool dans ce mouvement de trois années :

	1851.	1852.	1853.
Liverpool	£ 37,918,640	£ 38,469,501	£ 47,152,194
London	14,489,494	15,802,122	22,991,082
Hull	10,126,421	9,894,253	10,788,790
Glasgow	3,499,082	3,570,375	4,968,650
Southampton	1,916,737	2,070,270	2,452,864
Newcastle	939,141	1,043,875	1,141,621
Bristol	419,958	404,957	852,229
Leith	389,239	491,293	575,067
Greenock	491,913	418,697	437,522
Cork	109,404	141,074	129,658
Belfast	50,183	54,566	35,931
Dublin	50,070	75,182	23,800
TOTAL	£ 70,400,336	£ 72,436,165	£ 91,549,388

Donc, il ressort de ces chiffres que l'exportation par Liverpool, des produits anglais, dépasse l'ensemble des exportations des autres ports du Royaume, savoir :

en 1851 de	£.	5,436,944
» 1852 »		4,502,837
» 1853 »		2,555,000

Ces chiffres sont plus éloquents que tous les raisonnements; ils établissent d'une manière incontestable le progrès et l'immense supériorité du grand port commercial dont je viens d'esquisser l'histoire.





